

國立政治大學台灣史研究所碩士學位論文

指導教授：戴寶村博士

戰後台灣鐵路史之研究——

以莫衡擔任鐵路局長時期為例（1949-1961）

研究生：溫文佑 撰

2010年10月

謝辭

當修改論文的敲擊鍵盤聲在結論的最後一字悄然而止，我深深地嘆一口氣，「終於，畢業了」，有一種難以言喻的成就感。

四年前滿懷理想考進台灣史研究所，期間歷經修課、日文必修、資格考、論文寫作的種種考驗，期間的酸甜苦辣，點滴在心頭，也慶幸在種種挑戰中，抱持正面思考、「關關難過關關過」的態度，將這些挑戰轉化為成長的動力，成為學生生涯最美好的回憶。

我的論文起步過程緩慢，所幸有個照顧學生的好老師：戴寶村教授，以親切的態度對我的章節架構給予充分的建議，感激萬分！雖然戴老師收我為徒，到最後口試前夕，只有八次 Meeting，但每次的 Meeting 都能報告研究進度、對學生不足之處加以修正，透過師生對話激盪出鐵道研究的火花，讓論文更加完善，是學生的福氣，在此對老師致上最高的敬意，謝謝老師！

口試時，李為楨老師、施志汶老師對於學生論文不足之處，提出諸多建議，也擴充了學生的思考面向，看著兩位老師在口試本上的註記與折頁，感謝老師詳細的批閱，讓論文在修改時有所依循、臻於完善。

在不到一年的史料蒐集、動筆撰寫期間，有許多默默付出、鼓勵我的師長同儕，給我最大的實質協助與精神後援，讓我在寒風中、驟雨下，感到人情溫暖的一面：鐵路局新聞聯絡室翁惠平先生、行政處姜林明孝先生、潘德政先生對史料翻拍給予最大的幫助，讓論文有這些第一手史料而增色不少，銘感五內！花蓮縣文化局文資課楊淑美小姐、鐵道迷同好陳孝平，提供目前仍在整理中的花蓮地區鐵道史料讓我翻拍、對我關懷備至，感激不盡！國史館、國家圖書館、檔案管理局、中央研究院經濟研究所、國立台灣圖書館的圖書檔管人員對研究過程中的協助十分用心，雖然未能一一記住大名，在此也要加以感謝！

精神後援上，首先我要感謝高中好友：懿峰，如果不是你的逆耳忠言、當頭棒喝，告訴我：「要知道能夠犧牲的是什麼、不能犧牲的是什麼，決心在哪裡，成功就在哪裡」，搞不好我五月初就會休學去當兵，而不會有今日的歡呼

收割，謝謝你！其次，也要感謝鴻儒，一起在政大七年的歲月，並肩經歷許許多多的挑戰與困頓，很多時候我們夜裡熱線溝通、促膝長談，你的一句話，就能讓我滿臉的愁容瞬間退散，用更積極的態度面對人生；感謝建昇，雖然你每次打電話的問候都是問我畢業了沒？讓我很想掛你電話，但也謝謝你的嘮叨，我才能繼續為我的論文努力，直到今日。

論文寫作的最後階段，感謝學妹佳若的斧正，讓我的論文格式能以正式的樣貌呈現給師長，讓妳費心了，謝謝妳在口試當天和彥儒、家弘到場旁聽，替我加油打氣，讓我不感到孤單。學妹以琳、桂榮幫我禱告，雖然我不是基督徒，但感謝妳們發自內心的祝福，也藉由閱讀妳們所贈送的《再站起來》，我度過論文撰寫最重要且最關鍵的最後一個月。在虛擬世界—Facebook，每每藉由更新狀態來發洩情緒、釋放壓力，都會有許多朋友給「讚」與留言，讓我在書房或研究室挑燈夜戰時感到溫暖！當然，現實生活面對面的鼓勵讓我更加感動，感謝世宏學長、冠傑、嘉祥、彥文、重豪、祥威、高頡、志輝、仲翔、京晶、君琳、佩貞、長潤、嘉玲、珀愉、立庭、韻純、宜潔、奕如、家琪、琬晴、依霖、映秀、慶玲、宜伶、士鈴、瑋璘、俐嘉等好友的鼓勵，我才能度過那一段近乎離群索居、活在自己所構築鐵道世界的日子。

家是個溫暖的避風港，感謝父親溫世乾先生、母親黃瑞琴女士的辛勤工作，讓我沒有後顧之憂，得以專心進行研究，謝謝你們！小妹柏崑、小弟文勝三不五時會傳簡訊替我加油打氣，或聽我吐苦水，謝謝你們參加我的畢業典禮，好貼心！最後，也要將這份感恩的心送給天上的爺爺 溫自成先生、奶奶 溫林素蘭女士，奶奶在我進研究所前夕仙逝，未能見我大學畢業、進研究所；爺爺在我論文動筆前離開，未能見我研究所畢業、穿碩士袍，或許人世間總會有那麼一絲絲的遺憾，但無論如何，感謝 你們從小對我的疼愛、照顧，如今順利畢業，將這份榮耀歸功於 你們，我會用這份感恩的心未來好好孝順爸媽、照顧弟妹！

文佑 誌於台北家中
2010年10月

摘要

本文探討莫衡擔任台灣鐵路管理局局長12年期間(1949-1961)四個特殊面向的發展：1949年的時代特殊性、美援、鐵路事故搶修與復舊、兼辦業務。1949年3月，莫衡接任鐵路局長之後，配合鐵路黨部指示儘量安置逃難來台的鐵路人員進入台鐵任職，並接運日償物資、搶運鐵路器材，投入台鐵建設，此外透過接收民營鐵路、重新鋪設舊線、因應經濟需要等訴求拓展路線。

台鐵為公營事業，有一定程度的社會責任，卻有沉重的盈餘繳庫、義務負擔，雖然竭盡所能力行節約、減少支出，但在政府不給予補貼的情形下，申請美援以圖客貨業務的發展。台鐵透過美援申請基礎設備、客貨機車、電訊號誌等設備一改戰後初期殘破景象，並確立動力柴油化的發展方向。

台鐵在1948年設立行車保安委員會、1949年實施〈無責任事變獎勵辦法〉，依據：獎優於罰、團體獎勵原則，激起從業人員的服務熱忱，雖然台鐵對社會大眾呼籲鐵路安全的重要，但人為事故依舊時有所聞。

八七水災是戰後台灣所遭遇大規模之天然災害，水災期間透過海、空聯繫，維持南北交通不致中斷。災後台鐵將事業收入總額百分之一列為緊急災害修復費用，因應大規模天災後的重建。

台鐵曾經營若干兼辦業務：鐵路醫院、鐵路小學、花東公路修復工程與客運業務、福隆海水浴場。醫院與小學原本只嘉惠鐵路員工的用意，但對社會大眾開放；花東公路修復有軍事考量，兼辦客運業務及接管福隆海水浴場則為承受上級之政令，有一定程度的特殊性。

關鍵詞：鐵路、莫衡、美援、柴油化、行車事變、八七水災、兼辦業務

目次

摘要.....	i
第一章 緒論.....	1
第一節 研究動機.....	1
第二節 文獻回顧.....	6
第三節 史料運用.....	12
第四節 章節架構.....	17
第五節 預期成果與可能限制.....	18
第二章 莫衡來台前之台灣鐵路.....	20
第一節 莫衡學經歷背景.....	20
第二節 鐵路管理委員會時期.....	23
第三節 鐵路管理局成立初期.....	34
小結.....	39
第三章 莫衡接掌台鐵.....	42
第一節 安置從業人員.....	43
第二節 接受日償物資.....	46
第三節 搶運鐵路器材.....	48
第四節 拓展營業路線.....	54
第五節 鐵路與黨政關係.....	67
小結.....	71
第四章 美援業務之推展.....	74
第一節 台鐵的負擔及其應變.....	74

第二節 美援機構與相關法令的演變.....	83
第三節 台鐵申請美援.....	85
第四節 美援顧問與台鐵人員之互動.....	87
第五節 選派人員接受培訓.....	90
第六節 美援補助下的各項更新與營運成果.....	92
小結.....	103
第五章 鐵路事故搶修與復舊.....	107
第一節 天然災變的處理.....	107
第二節 人為事故的應變.....	109
第三節 八七水災中的台鐵.....	126
小結.....	132
第六章 台鐵兼辦業務.....	135
第一節 鐵路醫院.....	135
第二節 鐵路小學.....	145
第三節 花東公路修復工程與營運.....	151
第四節 福隆海水浴場.....	155
小結.....	157
第七章 結論.....	160
參考書目.....	164
附錄.....	172

表次

表 1-1 戰後台灣鐵路管理委員會、鐵路管理局歷任首長一覽表.....	4
表 3-1 歷年分發之就業學生、退除役官兵、編遣人員一覽表.....	44
表 3-2 台鐵歷年員司、工人總數暨籍別一覽表.....	45
表 3-3 台鐵一公里以上的重要貨運側線.....	66
表 3-4 台灣區鐵路黨部改造委員會名單.....	67
表 3-5 台灣區鐵路黨部黨員占全體員工比例.....	68
表 4-1 台鐵歷年盈餘繳庫數.....	75
表 4-2 台鐵歷年義務負擔損失之營業進款.....	79
表 4-3 台鐵歷年代用客車數量.....	81
表 4-4 美國 1944、1951 兩年度公眾運輸與自備小客車單位比較.....	90
表 4-5 1950-1960 年台鐵借款運用情形一覽表.....	101
表 4-6 1950-1960 年台鐵接受美援總數.....	102
表 5-1 東線歷年災害中斷日數表.....	108
表 5-2 花蓮台東部重橋樑隧道監護兵力駐地分配表.....	114
表 5-3 東部警備司令部橋隧 301 連駐地一覽表.....	115
表 5-4 當場捕獲堆石者與列車處置情形.....	117
表 5-5 八七水災鐵路重建工程概要表.....	130
表 5-6 鐵路重建工程動員人力、物力、財力統計表.....	131
表 6-1 台北鐵路醫院收費價目改訂表.....	136
表 6-2 花東公路設計標準.....	152
表 6-3 花蓮－壽豐－光復間客運行駛時間表.....	153

表 6-4 台東－鹿野－武陵村客運行駛時間表.....	154
表 6-5 1957 年台北福隆間快車時刻	156
表 6-6 1957 年台北福隆間快車票價	157
表 6-7 1959 年台北福隆間加開車種時刻.....	157



第一章：緒論

第一節 研究動機

如果自 1877 年基隆八斗子礦坑鋪設鐵路、載運煤礦開始算起，¹「鐵路」這項被視為工業革命後、近代世界發展的重要指標，已經在台灣大地無盡延伸一百三十餘年之久；歷經清政府最後十年慘澹經營、日本政府五十年殖民統治的大力興築，鐵路不但成為台灣輸運物資、促進開發、發展觀光的利器，更打破台灣自清代以來南北陸路交通因河川的阻隔，而達到「島內一體」²的功效。

1980 年代末期，隨著解嚴後台灣政治的民主化、自由化，加上檔案的開放、史料的增加，台灣史研究從高度敏感性的「險學」走向親近鄉土、確立台灣主體性的「顯學」³，論述時代不再只限於清代台灣史，近現代的日治、戰

¹ 〈台灣信息〉：「香港報云：西曆正月初二日，丁雨生中丞已移節至雞籠閱看煤礦，並繞沿海之東岸周視防兵形勢，閱畢乃回由陸路而至台灣府城，人皆以閩撫不輕至台爭相聚眺。未到之前，台地已多購洋布製造旗幟，並灑掃街道以待云。又聞自用外國機器以開煤礦，現在已有就緒，從礦至海灘之鐵路茲亦鋪好，火車可馳行矣」《申報》第1473號，1877年2月8日，頁1-2。按丁雨生即丁日昌，牡丹社事件後福建巡撫奉令「冬春駐台」，巡視各地、探悉民情。從《申報》的記載中可瞭解1877年八斗子煤礦已鋪設軌道、運用火車載煤，早於1887年劉銘傳擔任台灣巡撫時開工的台北基隆段鐵路。

² 洪致文，《台灣鐵道印象（上）》，（台北：南天，1998），頁3。

³ 王韶君，〈台灣史研究與《台灣史料研究》座談會〉，《台灣史料研究》第21期，2003年9月，

後台灣史研究者愈趨成長，也開啓「鐵路史研究」的新契機。

在此同時，鐵路愛好者以組成社團、發行刊物為號召，凝聚彼此的向心力，例如 1989 年國立交通大學鐵道研究會的社團刊物〈鐵道情報 (Rail News)〉創刊、1990 年國立台灣大學成立「台大火車社」⁴、1995 年「中華民國鐵道文化協會」正式成立，對「鐵道⁵文化」的推廣有積極的助益。中央及地方政府對於具有歷史意義的「鐵道文化資產」，開始加以維護、保存，不再只是以更新之名行拆除之實。⁶2000 年前後，全台各地之「文化中心」陸續升格為「文化局」，隨著層級的提高、業務範圍之增加，各地文化局對於境內鐵道文化的保存、史料的徵集、著作的出版⁷不遺餘力地推動。此外，若干鐵路愛好者⁸透

頁 208。

⁴ 創立於 1990 年 3 月 27 日，正式社名：「台灣大學鐵道暨火車研習社」，不定期發行社刊《鐵枝路》。大專院校除了交通大學、台灣大學有組成鐵道社團，中正大學、成功大學有「鐵道社」，淡江大學有「鐵道同好會」，都是著名的鐵道社團。其他個別團體、愛好者架設的網站更是不計其數，詳見中華民國鐵道文化協會「相關網站」：<http://www.railway.org.tw/> 取得資料日期：2010 年 5 月 25 日。

⁵ 「鐵道」為日式用語（平假名：てつどう），中式用語則為「鐵路」，但自 19 世紀末以來中國與日本的密切交流下，若干語彙突破國界的藩籬成為日常生活用語，「鐵道」/「鐵路」指涉之對象並無太大的差別，也為中國所用，如 1928 年 10 月國民政府將鐵路事務自交通部劃分出來，設立「鐵道部」，而非「鐵路部」，即為一顯例。本文之行文用語，在尊重史實、易於理解兩方面儘量做到平衡，現行慣用語彙採用「鐵道文化」，且此一詞彙在廣泛使用下已內化為大多數文化工作者、歷史研究、文學撰述常用語。

⁶ 如 1994 年台鐵為增加中部地區通勤電車維修基地，計劃拆除彰化車站西北側之扇形車庫，消息一出引起社會廣泛的迴響，鐵道文化協會於 1995 年 1 月初參加立法委員翁金珠在立法院舉行之「為鐵路文化資產請命」記者會，提出由許乃懿、鄭銘彰及謝明勳共同調查之「台灣地區鐵道紀念物初步調查及保存建議書」，呼籲保存全台灣最後一座扇型車庫，不要為了改建通勤電聯車維修基地就任意加以拆除，終於使彰化車站扇型車庫獲得完整保存。

⁷ 包括以下出版書籍：鄭仁崇，《台灣後山鐵道風華》，（花蓮：花蓮縣文化局，2000）、賴德湘主編，《筆路開「基」：基隆鐵道之創建與發展》，（基隆：基隆市文化中心，2001）、吳進書、姜家珍總編輯，《典藏記憶：花東鐵道情懷》，（花蓮：花蓮縣文化局，2004）、王珊珊，《近代台灣縱貫鐵路與貨物運輸之研究 1887-1935》，（竹北：新竹縣文化局，2004）、周俊霖、許永河，《南瀛鐵道誌》，（新營：台南縣政府，2007）、許玲齡，《繁華落盡 話三塊厝火車站》，（高雄：高雄市政府文化局，2007）

⁸ 洪致文出版之一系列鐵路專書，如《台灣鐵道傳奇》、《台灣火車的故事》、《台灣鐵道趣味漫談》、《台灣鐵道印象》、《阿里山森林鐵路紀行》、《珍藏世紀台灣鐵道 幹線鐵路篇》、

過著作，配合豐富的攝影、動人的筆觸，將台灣鐵道風情介紹予社會大眾，增進民眾對於在地的認同，有助於鐵道文化的推廣。

1949年是中國近代史、台灣近代史過程中重要的一年，中華民國政府因內戰潰敗播遷台灣，在60年後的2009年，由於國人多有「逢十」週年舉辦大型活動、回顧展望、策勵來茲的傳統，⁹因此史學界主辦眾多研討會，¹⁰並出版專書，¹¹探討在這個關鍵的一年中，中央各機關如何因應？遷台人士如何輾轉來台？台灣人民如何看待政府遷台？文化界則有齊邦媛《巨流河》、龍應台《大江大海》兩部探討1949年的文學作品出版，掀起一連串的討論與迴響。

筆者從小接觸鐵路系列叢書，中學時期藉由實地踏查、發表專文建立對台灣鐵路的興趣，大學階段接受歷史學的學科訓練，並參加台大火車社，拓展視野之餘也認識許多專精於不同領域的鐵路愛好者。¹²

《珍藏世紀台灣鐵道 地方鐵道篇》等書，以及蘇昭旭、謝明勳之著作即是。

⁹ 早在1999年12月，適逢1949年過後的五十週年，海峽兩岸的學術界、文化界交流頻繁，台北與北京分別召開以「1949年」為主題的學術研討會，為1949年的研究揭開序幕。台灣方面，中國近代史學會在1999年12月9-10日在台北舉辦「一九四九年：中國的關鍵年代學術討論會」，為首次以1949年前後歷史演變作為主題的學術會議。總計在會中發表25篇論文，會後將其中23篇論文修訂集結出版《一九四九年：中國的關鍵年代學術討論會論文集》（台北：國史館，2000）。中國方面，1999年12月底由中國史學會、中國社會科學院近代史研究所在北京舉辦「1949年的中國國際學術討論會」，邀集專家學者對於1949年前後之政治、經濟、社會、文化等議題進行討論，會後出版《劃時代的歷史轉折——“1949年的中國”國際學術討論會論文集》（成都：四川人民出版社，2002）。轉引自劉維開，〈蔣中正對1949年失敗的檢討——以演講為中心的探討〉，《國立政治大學歷史學報》第29期，2008年5月，頁86。

¹⁰ 如12月7-8日國史館所主辦之「政府遷台六十週年學術討論會」，中央研究院近代史研究所於12月10-11日主辦之「九十年來家國（1919-2009）」研討會則以五四運動以來的中國政治、經濟、文化演變為主。在此之前，台灣教授協會於10月24-25日所主辦之「中華民國流亡台灣60年暨戰後台灣國際處境」學術研討會，則以戰後台灣與中華民國地位問題、中華民國政權性質解析、台灣對外關係、國民黨黨體制等層面分析，探討台灣自1949年以來自處之道。

¹¹ 包括：曾健民，《1949國共內戰與台灣：台灣戰後體制的起源》（台北：聯經，2009）、林桶法，《1949大撤退》（台北：聯經，2009）、林博文，《1949石破天驚的一年》、《1949浪淘盡英雄人物》（台北：時報文化，2009）等書。

¹² 筆者於2003年9月加入台大火車社，透過社課學習鐵路史、車票、舊線踏查…等多方面的知識，火車社的社課常邀請學有專精之社員、學長姐前往主持，在社課之外定期舉辦參觀、出遊活動，有助於社員拓展視野、教學相長。火車社的刊物為《鐵枝路》，筆者曾發表多篇文章，另於當

秉持對台灣鐵道文化的初衷，並思考「1949」的重要性，由觀察而發現1949年初台鐵換了一位局長，這位局長名叫莫衡，他主持台灣交通運輸動脈之大政達12年之久（截至今日，仍為台灣鐵路管理局局長任期最長者），以下為台鐵歷任局長一覽表：

表 1-1 戰後台灣鐵路管理委員會、鐵路管理局歷任首長一覽表

姓名	職稱	性別	籍貫	學歷	任職期間
任顯群	主任委員	男	江蘇宜興	東吳大學法學士	1945.11.01~1945.12.20
陳清文	主任委員	男	福建廈門	英國劍橋大學	1945.12.21~1947.02.23
熊正琬	代理主任委員	男	江西南昌	英國格拉斯哥大學機械工程科	1947.02.24~1947.03.03
徐鄂雲	代理主任委員	男	江蘇無錫	交通大學	1947.03.04~1947.03.27
陳清文	主任委員	男	福建廈門	英國劍橋大學	1947.03.28~1947.04.23
任顯群	兼主任委員	男	江蘇宜興	東吳大學法學士	1947.04.24~1947.05.18
陳清文	主任委員	男	福建廈門	英國劍橋大學	1947.05.19~1948.03.04
郎鍾駮	局長	男	河北大興	北平工業大學機械系	1948.03.05~1949.03.03
莫 衡	局長	男	浙江吳興	上海工業專門學校土木科	1949.03.04~1961.01.17
陳舜畊	局長	男	浙江奉化	上海滬江大學	1961.01.18~1963.02.10
徐人壽	局長	男	浙江	美國麻省理工大學土木碩士	1963.02.11~1966.05.02
林則彬	局長	男	福建林森	馬尾海軍製造學校製造系	1966.05.03~1968.10.24
陳樹曦	局長	男	四川富順	交通大學鐵路管理學院	1968.10.25~1972.06.08
陳德年	局長	男	河北安新	北平大學電機系	1972.06.09~1976.06.15
范 銳	局長	男	湖北	交通大學鐵路管理學院	1976.06.16~1980.03.15
董 萍	局長	男	浙江鄞縣	陸軍官校砲兵科	1980.03.16~1983.06.15
卜元禮	局長	男	江蘇	交通大學機械工程系	1983.06.16~1987.08.31
張壽岑	局長	男	湖北襄陽	台灣大學商學系	1987.09.01~1991.07.15
陳世芳	局長	男	台北市	美國華盛頓州立大學工學博士	1991.07.16~1995.07.31

時對外發行之鐵道期刊—《鐵道旅行》季刊—發表〈基隆車站尋寶記〉（第三卷第三期，2003.9，頁50-51）、〈淡水線的無名英雄〉（第三卷第四期，2003.12，頁110）兩篇文章。

陳德沛	局長	男	遼寧蓋平	成功大學交通管理系	1995.08.01~2000.10.31
黃德治	局長	男	台灣宜蘭	成功大學交通管理科學系碩士	2000.11.01~2003.12.04
徐達文	局長	男	台灣苗栗	成功大學交通管理系	2003.12.05~2006.03.30
何煖軒	交通部常務次長代理局長	男	台灣新竹	中華大學科技管理所博士	2006.03.31~2006.11.13
陳峰男	局長	男	台灣台北	成功大學交通管理系	2006.11.14~2007.06.26
范植谷	局長	男	台灣新竹	交通大學運輸科技與管理學系博士	2007.06.27~

資料來源：整理自國史館台灣文獻館藏：《行政長官公署檔案》、《省級機關檔案》。網際網路資訊：交通部台灣鐵路管理局-歷任局長、數位典藏與數位學習聯合目錄、聯合知識庫。專書：台灣鐵路管理局，《中國鐵路創建百年紀念文集》，（台北：台灣鐵路管理局，1981）、陳雲林總主編，《館藏民國台灣檔案匯編》，（北京：九州出版社，2007），第181冊。

由上表的整理可以看出戰後初期（1945-1949），台鐵首長更換頻仍，尤其在1947年二二八事件前後，首長五度更換，與目前台鐵官方網站的介紹有所出入。1948年台灣鐵路管理局成立，郎鍾駿擔任首任局長後未滿一年旋即去職，改由莫衡接任，期間莫衡曾短暫擔任台灣省交通處處長，¹³莫衡有何獨特之處？久任局長，是否與學經歷背景是否有關？是第一個令筆者感興趣之處。

其次，1949年既然對台灣近代史有深遠的影響，當時肩負南北交通運輸的鐵路，是否有特殊的任務、特別的使命在其中而不為目前研究者所探悉？

第三，1949年之後的韓戰，是台灣局勢轉危為安的關鍵，美國的軍經援助不只對國防、經濟、工業有顯著的成效，至於交通層面為何？在交通事業中

¹³ 1957年2月2日，台灣省交通處處長侯家源因心臟病發去世，2月8日，省府發布人事命令，莫衡升任省交通處處長，仍兼局長職務，2月14日於省府交通處接篆視事。台鐵總務處為方便莫衡升任交通處處長後仍兼局長之身份，研擬上、下、平行公文文未署銜辦法，知照局內各處室辦理。不過省府配合中央政府疏遷政策，同年6月30日將台灣省政府由台北市疏遷至南投中興新村辦公，建立戰時體制，莫衡兩面兼顧、實有困難，向省主席周至柔請辭獲准，12月2日移交，擔任處長共288天。《業務通訊》第10號第2版，1957年2月16日；第12號第4版，1957年3月15日；第11號第1版，1957年3月1日；第29號第2版，1957年12月1日。《台灣鐵路管理局公報》政令類，〈台灣鐵路管理局總務處函〉，1957年第33號，頁181，1957年3月7日。

占重要地位的台鐵獲得哪些美援物資援助？援助的過程順利嗎？透過美援物資的挹注，促成台鐵哪些改變？

第四，鐵路營運，以安全為第一要務，造成鐵路營運的「不安全」因素有哪些？台鐵遭遇過什麼樣的「不安全」事件？透過什麼樣的方法將「不安全」因素降到最低，有達到應有的目標嗎？

第五，台鐵曾經興辦若干與營運關聯性較低的「兼辦事業」，為何由台鐵興辦？而不是其他單位興辦？台鐵對這些「兼辦事業」有何經營之道？值得探究。

綜上所述，筆者擬以莫衡擔任鐵路局長的 12 年為主要論述年代，運用多方面的史料解答疑惑。

第二節 文獻回顧

一 有關台灣鐵路史之研究

1990年代以來，學界對於台灣鐵路的研究，以日治時期的縱貫鐵路為主，包括張慶隆《台灣縱貫鐵道經營之研究—以「滯貨事件」為中心（1895-1924）》，以縱貫鐵路的滯貨事件為核心探討縱貫鐵路的修築，以及滯貨事件後對於鐵路營運發展之影響、鐵路與社會經濟發展的相互關係。¹⁴

林淑華《日治前期台灣縱貫鐵路之研究（1895-1920）》，運用《鐵道年報》、《台灣史料稿本》、《台灣總督府公文類纂》、《台灣總督府陸軍幕僚草案》等第一手史料，探討日治前期提倡興建縱貫鐵路對於近戴台灣社會經濟的影響。¹⁵

¹⁴ 張慶隆《台灣縱貫鐵道經營之研究—以「滯貨事件」為中心（1895-1924）》，（台北：國立政治大學歷史研究所碩士論文，1996）。

¹⁵ 林淑華，《日治前期台灣縱貫鐵路之研究"1895-1920"》，（台北：國立台灣師範大學歷史研究所碩士論文，1999）。

王珊珊《近代台灣縱貫鐵路貨物運輸之研究（1887-1935）》則延伸至清末台灣鐵路初創之時，探討鐵路的創設、營運情形，以及日治時期鐵道部的組織沿革、縱貫鐵路的拓展、桃園新竹苗栗地區輕便鐵道客貨運輸情形。¹⁶

蔡龍保《推動時代的巨輪—日治中期的台灣國有鐵路（1910~1935）》為其碩士論文所改寫，延續林淑華的論文，繼續探討中日戰前國有鐵路的發展對於台灣社會經濟的影響，該文透過政策面探討國有鐵路內、外部質與量的長期發展和擴張、公路運輸興起後鐵路在台灣陸路發展的角色、聯運交通網的形成，以及帶動觀光旅遊、促進產業發展、帶動花東地區開發等互動關係。¹⁷

除了官方經營的鐵路，台灣各地在日治時期尚有不同運輸功能的私營鐵路系統，如森林鐵路、糖業鐵路、鹽業鐵路、礦業鐵路等。森林鐵路的研究成果有吳仁傑《阿里山森林鐵道研究（1896-1915）》，闡述阿里山森林鐵路的興建過程及其經營，著重藤田組時期到總督府接收的過程，以及官營、民營的差異。¹⁸

糖業鐵路的研究成果以李方宸《台灣糖業鐵道經營之研究（1946-1982）》為主，利用台灣糖業公司出版品說明糖鐵鋪設的背景，分析對於地方運輸的重要性，並針對公路運輸興起後對於營業路線停駛的原因有細緻之說明。¹⁹

林佳儀《日治時期台中地區輕便軌道與產業鐵路之研究》，運用中日文地方志書、鐵道部年報、台糖公司出版品等史料，以大安溪至大肚溪之間的台中地區為研究範圍，企圖重建日治時期此地區輕便軌道與產業軌道之分佈網絡，以補足台中地區鐵路交通的沿革與發展面貌。產業鐵路在本文中分為糖鐵與林鐵兩者，看似獨立，但能彼此間相輔相成，對於地方發展也產生深

¹⁶ 王珊珊，《近代台灣縱貫鐵路與貨物運輸之研究(1887-1935年)》，(台南：國立成功大學歷史學研究所碩士論文，1999)。

¹⁷ 蔡龍保，《推動時代的巨輪：日治中期的台灣國有鐵路1910-1936》，(台北：台灣古籍，2004)。

¹⁸ 吳仁傑《阿里山森林鐵道研究（1896-1915）》，(嘉義：國立中正大學歷史研究所碩士論文，1999)。

¹⁹ 李方宸，《台灣糖業鐵路經營之研究(1946-1982)》，(台北：國立政治大學歷史學系碩士論文，2001)。

刻的影響。²⁰

范博生《日治時期鐵路交通建設對新營、鹽水社會經濟發展之影響》，²¹以「小區域史」研究法論述鐵路建設如何使新營、鹽水兩地的社會發展發生轉變。

至於鹽業鐵路及礦業鐵路的研究，目前較為缺乏，未來仍有進一步研究的空間。

相較於日治時期豐富的鐵路研究成果，戰後的台灣鐵路研究除了上述李方宸《台灣糖業鐵道經營之研究（1946-1982）》，還包括莊建華《戰後初期台灣鐵路事業之研究（1945-1947）》。莊建華以鐵路管理委員會的接收、營運為切入點，呈現戰後初期鐵路運輸事業的全貌，包括留用與遣返日籍鐵路技術人員、羅致外省鐵路從業人員來台任職、二二八事件中的鐵路運輸及事後軍方控制鐵路之情形，運用台鐵檔案、行政長官公署公報、二二八事件史料彙編做深入的研究。²²

此外與台鐵相關的團體、組織近年來亦不乏研究成果，雖與鐵路營運的關聯性較為薄弱，但可觸類旁通，從不同的層面探討戰後台鐵「外圍團體」的運作概況。林長造《台灣鐵路工會變遷與發展：從國家附屬機構邁向自主》一文由學者Schmitter對統合主義的定義，探索台鐵工會自1947年成立組織起，五十餘年的發展過程中與國家的互動關係。由歷史分析發現台鐵工會與國家的互動過程，與台灣的政治變遷有極大的關聯，從黨國構築階段走向國家附屬機構，1980年代逐漸擺脫附屬地位，到今日的獨立自主。²³

²⁰ 林佳儀，《日治時期台中地區輕便軌道與產業鐵路之研究》，（彰化：國立彰化師範大學歷史學研究所碩士論文，2008）。

²¹ 范博生《日治時期鐵路交通建設對新營、鹽水社會經濟發展之影響》，（台南：國立台南大學鄉土文化研究所碩士論文，2003）。

²² 莊建華，《戰後初期台灣鐵路事業之研究（1945-1947）》，（桃園：國立中央大學歷史研究所碩士論文，2007）。

²³ 林長造，《台灣鐵路工會變遷與發展：從國家附屬機構邁向自主》，（嘉義：國立中正大學勞工研究所碩士論文，2003）。

張毓如，《乘著日常生活的列車前進：以戰後二十年間的《暢流》半月刊為考察中心》一文探索戰後二十年間的「文學文化」發展過程，由文學研究的角度出發，指出《暢流》的特色、台灣文學史上的定位，以及《暢流》所代表的美學取向，跳脫以往1950年代「反共文學」當道的刻板印象。²⁴

二 有關日償物資、美援之研究

關於戰後中國向日本索取賠償的論題，研究成果非常豐富，期刊部分有：遲景德〈戰後中國向日本索取賠償研究〉、〈從抗戰勝利損失調查到日本賠償〉，黃自進〈抗戰結束前後蔣介石的對日態度：「以德報怨」真相的探討〉，陳孝悫〈戰後日本賠償艦艇之接收編組及其意義〉，吳淑鳳〈戰後中國對日求償之交涉（1945-1949）〉；專書部分則有：孟國祥、喻德文《中國抗戰損失與戰後索賠始末》、《中日間的戰爭賠償問題》。遲景德《中國對日抗戰損失調查史述》²⁵，運用國史館典藏之檔案，詳細說明抗戰調查機構沿革、職掌、組織與人事的演變，以及抗戰過程中、結束後的損失調查。

與台灣相關者有孟祥瀚〈戰後運台之日本賠償物資研究〉²⁶、蔡慧玉〈台灣民間對日索賠運動初探—潘朵拉之箱〉²⁷。孟祥瀚指出第三批日償物資雖受國共內戰影響未能運抵中國、改運台灣，但省政府的角色從簽收、保管，轉為積極的重新分配、管理，省政府並成立台灣區生產事業管理委員會專責處理日償物資，投入現有的生產事業以期立即增產，省政府的角色在中央政府遷台初期更形重要，台灣區生產事業管理委員會因緣際會成為經濟事務的決策者。蔡慧玉從歷史發展脈絡詳述台灣民間對日本索償及訴訟過程，並旁

²⁴ 張毓如，《乘著日常生活的列車前進：以戰後二十年間的《暢流》半月刊為考察中心》，（台北：國立政治大學台灣文學研究所碩士論文，2009）。

²⁵ 遲景德，《中國對日抗戰損失調查史述》，（台北：國史館，1987）。

²⁶ 孟祥瀚，〈戰後運台之日本賠償物資研究〉，《興大歷史學報》第十期，2000年6月，頁21-55。

²⁷ 蔡慧玉，〈台灣民間對日索賠運動初探—潘朵拉之箱〉，《台灣史研究》第三卷第一期，1996年6月，頁173-228。

微博引南韓、中國、印尼、馬來西亞等地遭受日本戰爭波及之國家向日索償之事例，資料之引用極為豐富，但著眼於國家與國家、國家與組織的互動、折衝，未提及「日償物資」的種類與數額。

以往對於美援的研究，多侷限於經濟層面的論述，肯定美援對台灣經濟發展的貢獻，進而促進世人稱羨的「經濟奇蹟」，如趙既昌《美援的運用》、袁穎生《光復前後的台灣經濟》，皆引用精確的數據及圖表分析申請流程、各項建設中的款項數額。²⁸

1980年代末期，文馨盈的碩士論文《美援與台灣的依賴發展（1951-65）》及其出版著作《經濟奇蹟的背後：台灣美援經驗的政經分析（1951-1965）》對於美援的目的提出質疑，並透過日本亞洲經濟研究所之著作指出美援的「自利性」，並強調在美援下的軍經依賴，不但強化國民黨在台的統治，也培養親美技術官僚，強化美國對台的控制。²⁹

參與美援事務，或擔任「技術官僚」者，一般焦點多集中於尹仲容、李國鼎、孫運璿等人，而忽略提供建議與執行計畫的外籍顧問，1990年代以前只有嚴演存《早年之台灣》以120字的簡短篇幅敘述懷特工程顧問公司（J. G. White Engineering Co.）的計畫經理狄寶賽（Valery Sergei de Beausset, 1915-2009）³⁰；在民間研究者林炳炎的努力、美國友人的聯繫下，2001年親自赴美訪問高齡86歲的狄寶賽先生，並在其同意下，將在台任職期間的檔案、書信、照片透過林炳炎的初步整理，悉數贈予台灣大學圖書館典藏，³¹林

²⁸ 趙既昌，《美援的運用》，（台北：聯經，1985）。袁穎生，《光復前後的台灣經濟》，（台北：聯經，1998）。

²⁹ 文馨盈，《經濟奇蹟的背後：台灣美援經驗的政經分析（1951-1965）》，（台北：自立晚報，1990）。

³⁰ 嚴演存，《早年之台灣》，（台北：時報，1989），頁72。

³¹ 台大圖書館所典藏之「狄寶賽文庫」，包含影帶、照片、日記、檔案手稿原件等資料，總計1342件，各件所含頁數不等。林炳炎先生在2002年左右陸續將「狄寶賽文庫」帶回台灣，經過初步的整理後轉予台大典藏，台大圖書館在2007年5月17日舉行「狄寶賽文庫」公開典禮，並邀請狄寶賽先生兩位女兒Indira、Lee-Tai代表狄寶賽接受表揚。<http://blog.kaishao.idv.tw/?p=708> 取得資料日期：2010年5月26日。

炳炎在其著作《保衛大台灣的美援（1949-1957）》特別指摘李國鼎有居功掩飾之嫌，³²強調外籍工程顧問公司對美援挹注、保衛台灣的重要性。

近年來，美援的研究面向擴及森林保育、科學教育、學術文化、醫療衛生等面向，包括陳勇志《美援與台灣之森林保育（1950-1965） 美國與中華民國政府關係之個案研究》、傅麗玉〈美援時期台灣中等科學教育發展（1951-1965）〉、趙綺娜〈美國政府在台灣的教育與文化交流活動（一九五一至一九七〇）〉、郭文華〈美援下的衛生政策：一九六〇年代台灣家庭計畫的探討〉、范國棟〈被遺忘的年代——談美援對台灣醫療產業的影響〉、王梅香〈肅殺歲月的美麗／美力？戰後美援文化與五、六〇年代反共文學、現代主義思潮發展之關係〉。從以上研究者的成果視之，「美援研究」的面向與視野的開展，有助於學界從更細緻的角度分析「美援」對於戰後台灣各種層面的影響。

三 有關鐵路災害搶救之研究

目前專門論述鐵路災害搶救之研究較為缺乏，較為相關者僅有范吉樑《1999年集集大地震台灣西部山線鐵路隧道災害之調查、檢討與分析》³³與梁正賢《鐵路災害救援與緊急搶救——以台鐵為例》³⁴兩文。

范吉樑針對1999年集集大地震造成（新）山線鐵路7座隧道及舊山線鐵路12座隧道等地震災害進行現場調查、資料蒐集、探討分析，並提出建議，

³² 林炳炎，《保衛大台灣的美援（1949-1957）》，（台北：台灣電力株式會社資料中心，2004），序文1-2。另一方面，李國鼎在晚年接受口述訪談時雖提及懷特公司，但仍然避重就輕，而輕描淡寫地帶過：「懷特公司在美援時期有相當大的貢獻，當然任何一個單位的貢獻都不可能達到百分之百，事實上能達到百分之八十到九十就算不錯了」。詳見劉素芬編著、陳怡如整理，《李國鼎：我的台灣經驗：李國鼎談台灣財經決策的制定與思考》，（台北：遠流，2005），頁457。

³³ 范吉樑《1999年集集大地震台灣西部山線鐵路隧道災害之調查、檢討與分析》，（台中：國立中興大學土木工程學系博士論文，2004）。

³⁴ 梁正賢，《鐵路災害救援與緊急搶救——以台鐵為例》，（台南：國立成功大學交通管理科學系碩士論文，2009），頁76-77。

做為日後隧道設計施工之參考。

梁正賢以2007年6月15日台鐵宜蘭線大里車站之邊撞事故為例，運用數學規劃方式進行描述，指出在公路可及性較低的狀況，如橋樑以及隧道等處，只要鐵路系統仍然可以使列車通行至事故現場，鐵路本身的救援將會對搶救活動有很大的幫助，並建構偏遠地區鐵路搶救模式，建議台鐵在橋樑、隧道、地下路段增加救援車輛與機具。

以上兩文因學科領域的不同，並非以歷史考證方法探究鐵路災害的起因、搶救過程、善後撫卹與檢討，而且論述年代已超過本文所要研究的1950年代，但著眼於實務用途、提出具體建議，使鐵路因自然、人為事故所造成的災害降至最低，裨益國計民生，值得參考。

雖然與鐵路災害搶救直接相關的研究仍有進一步發展的空間，但可從現階段已有之重大災害研究中發掘與鐵路災害搶救相關的章節，以資借鏡，如1950年代台灣最大規模的水災—八七水災研究不乏其人，林福星《台灣「八七水災」的救災與重建——以彰化縣為例》，係針對彰化縣的個案探討，彰化在1950年代是台灣人口及農業生產第一大縣，在八七水災時人民生命、財產的損失最為嚴重。本文針對自然與人為原因探討水災何以造成如此慘重之傷亡，並從救災組織、災後重建、重建檢討等層面瞭解災難史。³⁵

第三節 史料運用

本研究主要基於歷史研究法，著重於歷史文獻的蒐集與歸納、分析，嘗試建立歷史論述。欲達到研究目的、深入瞭解莫衡擔任鐵路局長期間台灣鐵路的營運面貌，將運用檔案、公報、年鑑、政府暨政黨出版品、報紙、期刊、史料彙編、回憶錄與紀念文集等史料進行研究，茲將本文使用的史料介紹如下：

³⁵ 林福星，《台灣「八七水災」的救災與重建——以彰化縣為例》，（台中：國立中興大學歷史研究所碩士論文，2002）。

一、 檔案

本文在論述的過程中將廣泛使用檔案，藉由台鐵與各單位、台鐵內部相互間的應對，從中發掘台鐵在戰後初期迄於1961年莫衡卸任時台鐵營運的面貌。使用的檔案包括：交通部台灣鐵路管理局檔案、美援運用委員會檔案、省級機關檔案，以及中央研究院近代史研究所檔案館典藏之「經濟部門檔案」。

交通部台灣鐵路管理局檔案主要存藏於檔案管理局、台灣鐵路管理局兩地。檔案管理局所典藏之台鐵檔案從戰後初期台灣鐵路管理委員會時代的台鐵檔案，至1949年的台灣鐵路管理局檔案。

美援運用委員會檔案典藏於國史館與中央研究院近代史研究所。「省級機關檔案」典藏於南投市國史館台灣文獻館，提供網路檢索讓使用者快速尋得所需之史料。中央研究院近代史研究所檔案館典藏之「經濟部門檔案」係清末迄於1960年代與經濟事務相關部門之檔案、品目眾多，與本文相關者包括：台灣區生產事業管理委員會、行政院經濟安定委員會、行政院美援運用委員會三機關之檔案，亦提供網路檢索之服務。

二、 公報

本文運用《台灣省政府公報》，從中發掘與鐵路營運、行車安全的法令規章，也運用1950年代台灣最高民意機構的公報—《臨時台灣省議會公報》、《台灣省議會公報》—從莫衡面對議員質詢、專案報告時的應對進退，瞭解當時台鐵營運的問題。至於台鐵本身出版的《台灣鐵路管理局公報》，分為「命令類」、「政令類」、「附錄類」；東部的花蓮辦事處（1959年改為花蓮管理處）更是獨樹一格，出版《台灣鐵路管理局花蓮辦事處處報》（以下簡稱《處報》），《處報》以手寫鋼板印刷，版面末端有傳閱者簽名欄，目前仍在整理中，由花蓮縣文化局保管，是瞭解東部鐵路運作實況的第一手資料。

三、年鑑

政府單位為瞭解其所屬機關在特定時間的運作狀況，通常以一年為單位編纂年鑑，提供詳細數據並附上具體說明，使外界瞭解其運作情形。本文運用台鐵出版的《台灣鐵路統計年報》、台灣省交通處《中華民國台灣省交通統計年報》，以及交通部所編纂之《交通年鑑》，從具體的數據中瞭解台鐵客貨運實績及運用美援前後的不同。

四、政府暨政黨出版品

鐵路係戰後台灣重要之交通建設，關係國計民生，政府暨當時執政的國民黨均有印行與鐵路有關的出版品。政府方面有行政院美援運用委員會編印的《美援運用成果檢討叢書之十——台灣鐵路建設運用美援成果檢討》；台鐵本身亦編印相關出版品，有助於筆者站在1950年代的時間點瞭解台鐵營運概況，如接受美援出國考察五人小組撰寫的《美日鐵路考察報告》，莫衡擔任台鐵局長十年後編纂的《十年來台灣鐵路》。

國民黨內的設計考核部門亦有專門的研究者對美援進行分析與評估，雖然不是針對台鐵本身，而是從全體的角度做評估，但仍有參考價值。如：翁之鏞《美援運用分析之研究報告初稿》、《美援在自由中國政策之檢討與建議》，羅敦偉《美援運用在各方面所發生效果之研究》。

鐵路黨部的出版品包括：《台灣鐵路五年來業務概況》，可瞭解台鐵增進行車安全、提高運輸能力、改善客貨業務、實施克難節約等方面的努力，甚至還包括義務負擔造成的損失；《中國國民黨鐵路組織六十年大事紀要》與《中國國民黨鐵路組織六十年紀念文集》都是從組織發展、黨務推進的角度出發，前者以編年體大事記的方式使讀者瞭解黨務發展情形，後者以曾經參與黨務運作者為主體，回憶其所接辦的業務，皆為瞭解鐵路與黨政關係互動的依據，頗有參考價值。

五、報紙

〈業務通訊〉由台鐵公共關係室主編，於1956年10月1日創刊，有別於公報專記法令規章、業務動態與作業實況只有少數人得以聽聞，欲加強台鐵局內橫向、縱向的連結，瞭解台鐵動態而創此報。〈業務通訊〉創立時編輯工作由周君希、吳文鴻兩位先生負責，版面設計與文字選用都有很好的品質，頗受台鐵同仁的好評。³⁶〈業務通訊〉每月1、16日出刊，每刊四版，舉凡台鐵業務、各地動態、半月大事記、員工活動等，均有詳細介紹，每期〈業務通訊〉選用單一特定色澤印刷，並附上若干照片，給予讀者賞心悅目之感。

在當時報刊的選擇上，選用公論報、台灣新生報、聯合報、中央日報四種，其中〈公論報〉被譽為1950年代台灣最具在野色彩的報紙，³⁷其他三種報紙雖然官方色彩較深，但也可以瞭解官方的立場與態度，將交互比對使用，以求史事詮釋的客觀。

六、期刊

〈路工〉係台灣鐵路工會出版之刊物，於1947年11月創刊，著重鐵路員工福利之爭取，因此每一期都有召開會議、與鐵路局折衝福利的篇幅，1950年代之後技術層面、反共意識的文章增加。

〈暢流半月刊〉於1950年2月16日創刊，每月的1、16日出刊，以促進鐵路從業人員與一般大眾之間的聯絡、溝通為宗旨，起初由鐵路局主任秘書秦啓文擔任發行人、專門委員吳愷玄擔任主編，但並不直接由鐵路局出版，而是以「暢流半月刊社」的名義出版，³⁸而後在1952年11月1日起改由鐵路黨部

³⁶ 台灣鐵路管理局，《台灣鐵路百週年紀念》，（台北：台灣鐵路管理局，1987），頁478。

³⁷ 薛化元編，《公論報言論目錄暨索引》，（台北：文景，2006），頁1。

³⁸ 張毓如，《乘著日常生活的列車前進：以戰後二十年間的《暢流》半月刊為考察中心》，（台北：國立政治大學台灣文學研究所碩士論文，2009），頁15。

主持，³⁹但並未因此走向「黨務宣傳」的窠臼，而是走文藝路線，包含歷史掌故、旅行遊歷、懷鄉思舊、小說連載、漫畫、國畫等篇幅點綴其中，堪稱1950年代最有代表性的文藝刊物。雖然〈暢流半月刊〉以文藝為導向，但在每一期的封面、封底裡都有當期與台鐵有關的圖文介紹、火車時刻表，也有「車窗零語」小篇幅的鐵路要聞，有助於瞭解台鐵當時的施政。

本文將廣泛引用〈路工〉、〈暢流半月刊〉，從中瞭解1950年代台鐵發展概況，以及發展過程中遭遇的困難。

七、史料彙編

國史館不但度藏珍貴史料、提供閱覽，也出版史料彙編供研究者利用，1995年以後出版三冊《台灣光復後美援史料》之史料彙編：軍協計畫、技術協助，可從中瞭解鐵路在美援計畫中的比重。2005年開始針對陳誠擔任各項職務任內的函電、書信、會議記錄做一系列的史料彙編，與本文相關者包括《台灣省政府委員會會議紀錄》，從中瞭解陳誠擔任台灣省主席期間時局的變化與台鐵的建設議案；在《行政院美援運用委員會會議紀錄》中，瞭解陳誠第二次組閣擔任行政院長期間，台鐵申請美援款項數額以及機具設備。

近年來，中國大陸研究台灣史的風氣漸盛，北京九州出版社於2007年，將典藏於中國第二歷史檔案館之民國時期台灣史料分類彙編，集成300冊，年代為1945-1949年間戰後初期檔案。其中第181-183冊為鐵路管理委員會至鐵路管理局時期的公報，台鐵本身已無複本留存，更見其珍貴性；而122、213、250冊為交通部計畫於台鐵成立警務機構、台灣鐵路統計要覽、業務概況，對瞭解戰後初期的台鐵有所助益。

³⁹ 秦啟文、吳愷玄，〈告別讀者〉，《暢流半月刊》第六卷第五期，1952年10月16日，頁2。

八、回憶錄與紀念文集

本文使用回憶錄與紀念文集為素材，除了彌補檔案、公報、年鑑等史料的不足之處，也可以從當事人、從業員工的角度瞭解莫衡在任時的台灣鐵路面貌，如曾任台鐵運務處長長達十三年之久的陳樹曦，⁴⁰退休後勤於筆耕，在《中外雜誌》發表服務交通業（多數是鐵路）五十年的過程，見證台鐵自1948年設立管理局以來的發展史。楊蓮生、吳昭新、梁效信等醫師，曾在鐵路醫院任職，其中楊、梁二人長期服務鐵路醫院，並且都在院長任內退休，從他們的記述中可以瞭解鐵路醫院的運作概況。鄭仁崇為現任台鐵花蓮機務段司機員，⁴¹公餘從事花東鐵路老照片蒐集與口述訪談，在《台灣後山鐵道風華》一書中，除對車輛、車種、從業人員、行車保安、人才培育等層面分析甚詳，更對台鐵兼辦花東公路工程及客運始末有深入訪談，是本文在論述上不可或缺的史料。

第四節 章節架構

本文除第一章緒論、第七章結論之外，自第二章至第六章之章節架構敘述如下：

第二章說明莫衡來台之前的學經歷背景，以及台灣在戰後四年間鐵路主管機關從台灣鐵路管理委員會到台灣鐵路管理局的演進，並敘述四年間陳清文、郎鍾騷兩人主持台鐵時的營運概況。

第三章闡述莫衡接任鐵路局長後，時值中華民國政府在國共內戰中已呈頹勢，莫衡安置並錄用外省籍鐵路人員、搶運鐵路器材，並接受日償物資，此外並接收台北鐵路公司新店線鐵路、延長竹東支線至內灣，並新築神岡

⁴⁰ 陳樹曦，籍貫四川，字臥北，1912年生，1948年來台，進入台鐵服務，歷任運務處長、副局長、局長等職，之後升任台灣省交通處處長、交通部政務次長，1984年6月退休，服務交通界長達五十年。

⁴¹ 承蒙國立東華大學民族發展與社會工作學系碩士班學生陳孝平指正，特表謝忱。

線、東勢線及其他貨運側線的過程。最後敘述戰後國民黨在台鐵設立的黨部組織，分析鐵路與黨政的互動關係。

第四章說明台鐵接受美援的過程，首先敘述台鐵遭遇何種負擔？致使台鐵向主管機關申請美援，解決營運的困難，接著討論美援機構的演變與相關法令，俾使讀者從過往卷帙浩繁的研究中對台鐵申請有一基本的理解；再論述台鐵人員與美方顧問的互動、台鐵主管出國考察情形，最後討論美援補助下的各項更新與營運成果。

第五章說明台鐵在鐵路事故搶修與復舊，包括天然災變的處理與人為事故的應變，面對這些問題所提出的解決之道，最後以1950年代台灣規模最大的天災—八七水災—為例，探討在水災發生後台鐵如何應變、聯運、搶修，到最後的復舊通車。

第六章介紹台鐵在1950年代與運輸本身無關、今已不存的兼營業務，藉以瞭解台鐵經營這些業務的由來與特色所在。

第五節 預期成果與可能限制

本文運用豐富的史料，鋪陳台鐵在戰後、莫衡擔任十二年鐵路局長之間的發展過程，以台灣為主體，敘述莫衡主持台鐵對內的經營管理、路線拓展；對外申請日償、美援物資以及1949年間搶運物資、安置外省籍鐵路從業人員來台，彰顯「1949」對台鐵的重要性與特殊性，更希望透過本文，促進學界對於戰後台灣鐵路史的深入研究。

不過，由於運用的史料多是官方檔案、叢書，其論述是否公正客觀？是否有隱匿不欲人知之情事，值得商榷。其次，台鐵在戰後台灣交通史占重要地位，國民黨在台鐵內部的黨部組織屢屢強調「黨業結合」、「黨業合一」⁴²，是否對營運、人事、外援的申請有相當程度的影響？

⁴² 中國國民黨台灣區鐵路黨部委員會，《中國國民黨鐵路組織六十年紀念文集》，（台北：中國國民黨台灣區鐵路黨部委員會，1983），頁14。

為求論述的客觀、立論的週延，本文除檔案、政府出版品外，亦配合當時為民喉舌的機關：台灣省臨時省議會、台灣省議會發行之公報，以及被譽為1950年代台灣最具在野色彩的報紙：公論報，並配合其他報紙—台灣新生報、聯合報、中央日報—與時人的回憶錄及著作，藉以貼近史實、勾勒出莫衡擔任鐵路局長期間台鐵的面貌；鐵路黨部對於台鐵業務運作的涉入程度並非本文所要討論範圍，若深究之，則牽涉領域擴及「黨國體系」，而非本文專注的鐵路營運層面，且相關檔案多數隨著黨部的結束而銷毀，⁴³故現存史料也相對單純，僅止於大事年表、紀念文集，有助於本文焦點的集中，不致偏離。

⁴³ 筆者曾在2008年4月21日前往中國國民黨黨史會查閱與台灣鐵路黨部有關之史料，資料卡上的類號為：中E3-4 (2/1-32)、中E3-5 (2/33-62)、中E3-6 (2/63-69)、中E3-7 (2/70-81)，檔名為：台灣區鐵路黨部改造委員會改造工作報告、特種黨部第四十次會議資料、台灣區鐵路黨部改造委員會推行員工克難運動獎勵辦法，年代集中在1950年代初期。但調閱結果卻無史料，形成「有目無文」的窘境。

第二章：莫衡來台之前之台灣鐵路

本章探討莫衡來台鐵任職前的台灣鐵路，首先分析莫衡的學經歷背景，瞭解其在大陸時期所投入的交通建設事業，接著敘述戰後初期台鐵的接收事業、員工組成、客貨營運，以及改制為鐵路管理局之後到莫衡接任局長前夕的台鐵運作。

第一節 莫衡學經歷背景

莫衡，字葵卿，浙江吳興人，生於1891年10月27日，1912年進入上海工業專門學校（上海交通大學前身）就讀土木科，1916年畢業，最初在津浦鐵路局實習，1920年調任交通部技士、技正。1927年7月上海特別市政府成立，莫衡應工務局長沈怡之邀參與上海建設，擔任技正兼科長，¹並於1929年8月12日擔任「上海市中心區域建設委員會」委員，²1935年9月擔任實業部專門

¹ 莫若礪，〈莫衡先生與台灣鐵路〉，收入中國土木水利工程學會編，《台灣土木文化資產與名人論壇論文集》，（台北：中國土木水利工程學會，2008.11），頁10。

² 上海雖然在清末以來就是中國最大的通商口岸，但經濟發展重心都在租界，故1927國民政府是在公共租界、法租界以外的地區成立上海特別市。上海市政府於1929年7月第123次市政會議中通過議案，劃定江灣區翔殷路以北、閘殷路以南、淞滬路以東、黃浦江以西約5000餘畝土地，做為新建之市中心區域，成立「上海市中心區域建設委員會」，工務局長沈怡擔任該會主席，

委員，在中央工廠檢查處服務。³

莫衡持身廉潔，嚴拒他人送禮、饋贈，參加沈怡、王崇植所組成砥礪德行、崇尚自由的團體：正己社；⁴在京滬鐵路總務及材料處長任職期間，取消鐵路機車採購煤礦之回扣，節省公帑，雖為既得利益者所忌，告狀至南京鐵道部，⁵但鐵道部派員調查，查明真相後不僅對莫衡讚賞有加、傳令嘉獎，更於1936年12月升任鐵道部購料委員會委員。⁶

1937年中國對日抗戰，莫衡在香港主辦交通部進口器材轉運業務，⁷將外洋訂購之十餘輛鐵路機車、五十餘輛貨車利用夜間輸運至後方，避免日機空襲。⁸1938年1月，調任西南公路管理局副局長，任內修建車站場庫、統一全路標誌、普建橋樑、安定員工生活、設置聯合檢查站、開辦烏江夜渡，⁹對軍事運輸多所貢獻；1939年8月轉調川桂公路運輸局局長，1940年6月擔任資源委員會運務處處長，將四川、貴州、雲南出產的重要礦物—鎢、錫、銻、汞

莫衡、黃伯樵、奚定謨、徐佩璜、朱炎、鄭葆成、朱有騫、鄒恩泳、鄭肇經、薛次莘等十人為委員。王俊雄，《國民政府時期南經首都計畫之研究》，（台南：國立成功大學建築研究所博士論文，2002），頁60-61。

³ 《實業部檔案》，〈人事 莫衡·陸錫章〉，館藏號：17-02-054-02，頁3-8。

⁴ 正己社於1932年1月8日於上海成立，由沈怡、王崇植等人發起，該社追求社員人格的健全、社員間相互砥礪，規約中有「不以賄賂或其他不正當之手段，取得任何地位」、「不取非義之財物，並努力使朋僚同樣廉潔」，由一己之正而及於社會、民族，是切實有效的救國方法。沈怡，〈懷念受培兄〉，《傳記文學》第130號，1973年3月，頁54。

⁵ 1928年10月23日，國民政府為加強鐵路建設，將原屬交通部路政司主管之鐵路行政業務劃出，成立鐵道部，與交通部均隸屬於行政院。鐵道部設部長、政務次長、常任次長、參事、秘書、技監等職務，另置總務司、財務司、業務司、工務司、會計處等單位。1938年1月1日，為適應抗戰環境、實行戰時體制，鐵道部歸併於交通部，戰後並未再行恢復建制，設立僅九年，歷任部長為：孫科、汪兆銘、陳公博、顧孟餘、張嘉璈。張朋園、沈懷玉合編，《國民政府職官年表 第一冊(1925-1949)》，（台北：中央研究院近代史研究所，1987），頁197、209-213。

⁶ 莫若礪，〈莫衡先生與台灣鐵路〉，頁11。

⁷ 莫衡，〈西南公路回憶〉，收入於王開節編《路電郵從業人員經驗談》，（台北：中國交通建設學會，1956），頁21。

⁸ 蔡芝，〈鐵路大廈的主人——台灣鐵路風景線之十五〉，《暢流半月刊》，第十卷第九期，1954年12月16日出版，頁10。

⁹ 莫衡，〈西南公路回憶〉，頁23-26。

一及戰略物質外運，以爭取外匯，此外對遷徙至西南各地的「流亡學生」，提供免費搭乘運務處黃色卡車（當時稱為「黃魚」）的服務。¹⁰1942年日軍攻佔緬甸，莫衡搶運物資之外，要求所有車輛利用空餘噸位撤退緬甸華僑，總計一萬五千餘人。¹¹

戰後，莫衡擔任交通部主任秘書至1947年2月底，¹²此後出任隴海鐵路¹³局局長，由於國共內戰爆發，鐵路成為共軍破壞的對象，莫衡苦心籌劃、力謀恢復，但鐵路時受騷擾、通斷無常。1948年11月，共軍已奪佔東北，華北告急，徐州前線甚為混亂、軍用物資開始疏散至蚌埠，當時莫衡在南京，交通部緊急約見莫衡、津浦鐵路局長陳舜珩、浙贛鐵路局長侯家源，決議疏散隴海、津浦鐵路一部分人員與設備器材至浙贛鐵路沿線，以資保存。¹⁴

莫衡與王德祥¹⁵結婚，育有三子三女，長子莫若愚，經商馬來西亞、香港、台灣等地，事業興旺；¹⁶次子莫若礪、三子莫若楫皆畢業於台灣大學土木系，學成後均赴美國進修，取得博士學位，並於1975年成立亞新工程顧問公司；¹⁷長女莫若瑩嫁楊啓元、次女莫若彬嫁張執中、三女莫若謙嫁吳京生，莫衡及其子女家庭生活和睦、子孫滿堂、福祿綿綿。¹⁸

¹⁰ 莫若礪，〈莫衡先生與台灣鐵路〉，頁11-12。

¹¹ 養芝，〈鐵路大廈的主人——台灣鐵路風景線之十五〉，《暢流半月刊》，頁10。

¹² 〈國府辭令〉「國府廿四日令，...（二）交部秘書莫衡另有任用免職...」，《民報》第二版（第595號），1947年2月25日。

¹³ 隴海鐵路為中國東西向最長的鐵路，起自江蘇北部的連雲港，終點是甘肅天水，全長1382公里，此外另有台趙支線（台兒莊—趙墩）、汴新支線（開封—小翼）、咸銅支線（咸陽—銅川）三條計有255公里的支線。交通部交通研究所，《中華民國三十九年至四十九年交通年鑑合編本》，（台北：交通部交通研究所，1961），頁407。

¹⁴ 凌鴻勳，《四年從政回憶》，（台北：交通建設學會，1957），頁123。

¹⁵ 養芝，〈鐵路大廈的主人——台灣鐵路風景線之十五〉，《暢流半月刊》，頁11。

¹⁶ 台灣鐵路管理局，《台灣鐵路百週年紀念》，（台北：台灣鐵路管理局，1987），頁479。

¹⁷ 賴尚賢，〈專訪亞新工程顧問(集團)公司創辦董事長莫若礪博士〉，《技師月刊》，第41期，2006年6月，頁6-7。

¹⁸ 台灣鐵路管理局，《台灣鐵路百週年紀念》，頁479。

第二節 鐵路管理委員會時期

一 接收的進行

1945年8月15日，二次世界大戰結束，日本戰敗，重慶國民政府派員接收台灣，成立台灣省行政長官公署，任命陳儀為台灣省行政長官，10月25日，中日雙方在台北公會堂舉行受降典禮，正式將台灣納入國民政府統治。雖然統治權轉移，但為了維持台灣的穩定，陳儀宣示「工商不停頓、行政不中斷、學校不停課」三大原則，使台灣總督府轄下各單位人員繼續維持應有的運作。

11月1日，台灣省行政長官公署交通處成立，嚴家淦以交通處長的身分接收台灣總督府交通局各單位，並設置台灣鐵路管理委員會（以下簡稱鐵管會），負責接收與監理全省鐵路及公營汽車事業。鐵管會最高行政首長為主任委員，行政長官公署任命陳清文擔任主任委員之職。

陳清文，籍貫福建廈門，生於新加坡，英國劍橋大學土木工程系畢業，¹⁹曾任海陸軍大元帥府秘書、北京大學教授、京漢鐵路車務處副處長、北寧鐵路車務處副處長、平漢鐵路車務處處長、粵漢鐵路局副局長、鐵道部科長、鐵道部業務司司長兼聯運處處長、軍事委員會戰時運輸管理局參事、西南運輸公司仰光、新加坡、爪哇、菲律賓分處處長等職務，²⁰學經歷背景俱佳。不過，由於戰後國民政府各單位復員、接收事務的龐雜，使得陳清文等管理幹部必須等後船期才能來台灣，無法趕上11月1日的接收之期。11月1日接收台鐵人員只有蔡孝肅、李國均、熊正琬、李鼎、陳政和、鄭兆賓、吳慶源、楊志章等八人。

由於接收人員的不足，加上台鐵典章制度、車種軌距、號誌、行車規則

¹⁹ 中華民國僑務委員會全球資訊網 歷任首長簡介 <http://www.ocac.gov.tw/index.asp> 取得資料日期：2010年6月8日。

²⁰ 《台灣省行政長官公署檔案》，案名：〈鐵路管理委員會人員任免〉，檔號：032.34/59。轉引自莊建華，《戰後初期台灣鐵路事業之研究：(1945-1947)》，頁192。

皆與中國制度不同，此外台鐵基層以台籍員工為主，已熟習日本制度多年，若驟然改變制度，將導致適應不及、行車安全堪慮的隱憂。因此台鐵在戰後並未立即改制為鐵路管理局，而是鐵路管理委員會，組織規章多延續於日治時期的交通局鐵道部；〈鐵路管理委員會暫行組織規程〉亦提及鐵管會為鐵路事業在台灣鐵路管理局成立之前的監理與指揮單位，所以鐵管會可以說是一個過渡時期的機關。²¹

鐵管會在接收時期，分為以下各處：總務處、車務處、機務處、工務處、材料處、會計處、汽車處、台北辦事處、高雄辦事處、花蓮港辦事處，接收鐵道部的各級組織。²²

接收工作於1946年3月告竣，除了上述已提及之組織，鐵管會另增秘書室、鐵道從業員教習所、鐵路警察署。台北、高雄、花蓮港三地的辦事處照舊，下轄庶務課、輸送課、工務課、各車站、各機關區、車掌區、檢車區、保線區、通信區、自動車區。²³

二 留用、遣返日籍員工與相關措施

戰後初期的台鐵，是一個日、中、台三方鐵路人員維持鐵路運作的機關，不過隨著時間的推移、遣返日籍人員政策的執行，從1945年11月接收時，總員工數19563人，到1947年6月，只剩16名日籍員工以「留用」名義留台，不到兩年的時間即遣返5309名日籍員工（此外另有278名琉球籍員工）。²⁴

遣返日人政策係中、美兩國的決定，尤其美國在戰後國力提升，不只在亞洲，且在全球事務上有著舉足輕重的影響力，對於中國戰區的日人遣返，

²¹ 莊建華，《戰後初期台灣鐵路事業之研究：(1945-1947)》，頁22。

²² 交通部交通研究所，《中華民國三十九年至四十九年交通年鑑合編本》，（台北：交通部交通研究所，1961），頁423。

²³ 交通部交通研究所，《中華民國三十九年至四十九年交通年鑑合編本》，頁424。

²⁴ 佚名，《台灣鐵路概況附表》，頁4-5。收入於陳雲林編，《館藏民國台灣檔案匯編》第250冊〈台灣鐵路概況附表〉，（北京：九州出版社，2007），頁318-319。

美方往往提供必要的船隻、監視人員協助疏運日人，因此國民政府多「配合」其意見行事。依據〈波茨坦宣言〉暨1945年10月25日至27日在日本東京舉行之「遣送日人聯席會議」通過：「中國政府應負責自中國戰區將日本繳械之日本官兵及其僑民遣返回國」，以清除中國境內日人之勢力；魏德邁將軍（Albert Coady Wedemeyer, 1897-1989），認為保留任何敵軍於台灣甚屬不智，堅持將大多數日人儘速遣返回日本，如果基於專業技術或特殊專長不得不用時，僅能留用技術人員1000人，連同家屬4000人，共計5000人。不過台灣各機關日人眾多，重要技術工作率由日人擔任，若只留用此數，要維持業務正常運作至接替人員到來為止，恐有困難。經過屢次磋商，最後中美雙方達成共識，日籍技術人員及其家屬，以不超過28000人為限，最後全台共留用日人7139人，連同家屬，共計27227人，達到留用限度。²⁵

留用政策取決權在於行政長官公署主觀認定該名日籍員工在機關中是否具有不可替代性，而非尊重日籍員工的意願。台鐵日籍員工並非對台灣無一絲一毫的感情，但戰後以來物價飛騰、生活日漸困頓，晚一天回日本不只親屬乏人照料，也將找不到地盤繼續發展而落人之後；身分從統治者轉為「日僑」，失去鐵路管理主導權，感到力不從心，再加上行政長官公署對留用人員的不信任、台籍員工不願意再接受日籍人員的管理，基於經濟、心理、家庭等因素，萌生「不如歸去」之感。²⁶

接收人員意識到日人若全數遣返，台籍鐵路人員未能培訓與拔擢、外省籍鐵路人員未能到任，台鐵運作將陷於真空。當時接收台北機廠的吳慶源、壽俊仁努力說服一部分重要日籍技術人員，如：技術課長住吉敏明、組立工廠主任大塚、檢查股長長野勇介、機務處理課長岡本、設計技師今井…暫時留任，以應付青黃不接的情況。日籍技術人員除了繼續修車，供應接收初期的機力，也訓練技工養成所畢業的年輕學生，擇其優秀者調升為技術員，成

²⁵ 歐素瑛，〈戰後初期在台日人之遣返〉，《國史館學術期刊》第三期，頁207-208。

²⁶ 莊建華，〈戰後初期台灣鐵路事業之研究：(1945-1947)〉，頁74-77。

為未來台北機廠的主力，甚至是工業教育的幹部。²⁷

日籍技術人員完成技術傳承、培訓後進的階段性任務後，踏上返鄉歸途。日人遣返，行政長官公署羅致外省籍鐵路人員來台接充管理階層，達成「去日本化」之目的。²⁸

「去日本化」不只表現在遣返日籍鐵路人員，還包括以下兩者：

第一、日式車站站名改名。例如將花東線鐵路「上大和」、「壽」、「白川」、「大和」、「大原」、「大埔」等站，因「含有日本色彩」，自1947年10月6日起奉准改稱「台安」、「壽豐」、「百庄」、「大富」、「瑞源」、「瑞豐」；花蓮、台東兩縣政府通知鐵路管理委員會花蓮港辦事處，將吉野改吉安、初音改初英、賀田改豐年、三笠改三民、末廣改大禹、東部大里改東里、東部竹田改東竹、新武呂改海端、日奈敷改檳榔，鐵路單位配合辦理。²⁹

第二、開設國語文補習班。本文所指的「國語文」，係指國民政府官方語言：北京話。台灣接受日本五十年統治，日語已經成為台灣人普遍溝通用語，但隨著國民政府的統治，台灣人必須學習中國語的「國語」，行政長官公署教育處成立「台灣省國語推行委員會」，邀請學者魏建功赴台，1946年4月2日，陳儀任命魏建功為「台灣省國語推行委員會」主任委員，在各縣市設置分會、工作站、講習所等推行國語機構。³⁰鐵路管理委員會也成立國語文補習班，鼓勵員工認真學習國語，不過台鐵的國語文補習班成效不彰，主任委員陳清文在公報上大加斥責：

茲據報各單位主管人，對於前項補習班甚少注意，考察與切實督導，以

²⁷ 壽俊仁，〈光復初期台鐵機務憶談〉，收入於台灣鐵路管理局，《中國鐵路創建百年紀念文集》，（台北：台灣鐵路管理局，1981），頁223-224。

²⁸ 歐素瑛，〈戰後初期在台日人之遣返〉，《國史館學術期刊》第三期，頁217。

²⁹ 〈台灣鐵路管理委員會公報〉第57號，1947年10月13日，頁480。收入於陳雲林總主編，《館藏民國台灣檔案匯編》第182冊，（北京：九州出版社，2007），頁13。

³⁰ 黃英哲，《「去日本化」「再中國化」：戰後台灣文化重建(1945-1947)》，（台北：麥田，2007），頁48、54-57。

致補習鬆懈，任意停課，各班講師復不能認真講學，而學員亦多任意曠課，因之徒具補習其名，毫無實際成效。

爲使補習班發揮應有的功效，陳清文要求各單位主管應隨時督導、逐日上課，並飭講師認真講授。如有講師敷衍從事、學員任意曠課等情形，由主管列報而予以懲處。³¹

從公報的敘述可以看出台鐵國語文補習班紀律廢弛、成效不彰的情形，不過同一時期官方的國語推行委員會在推行國語時，也遭遇國語教師本身的國語標準不佳及推行人員不足的窘境，而有「廣東國語」、「浙江國語」的戲稱，使學習者無所適從、降低學習國語的信心。³²

三 羅致外省人員來台任職

戰後初期，大量日籍鐵路人員即將被遣返，留下許多職務空缺，鐵路管理委員會引用〈邊遠省份公務員任用資格暫行條例〉，解決當時台灣公務人員不足的問題，這項條例的特色爲放寬邊遠地區公務人員的任用資格。因此鐵路管理委員會頻頻向中國大陸招募人員來台任職；交通部路政司也以台灣鐵路人員稀少，希望各鐵路單位儘量調撥，此時期有鐵路專業人才來台任職，如平津區鐵路管理局唐山工務段就有八名年齡均在三十歲以下的練習生、司事人員志願赴台。³³不過，由於當時中國各地均在進行復員工作，人才羅致不易，加上援引〈邊遠省份公務員任用資格暫行條例〉，使得許多非鐵路領域的人員—軍職人員、教職人員、職業學校畢業生等—得以進入台鐵

³¹ 〈台灣鐵路管理委員會公報〉第43號，1947年8月1日，頁341。收入於陳雲林總主編，《館藏民國台灣檔案匯編》第181冊，頁268。

³² 黃英哲，《「去日本化」「再中國化」：戰後台灣文化重建(1945-1947)》，頁61。

³³ 〈平津區鐵路管理局唐山工務段呈報志願赴台灣人員名單〉，1946年7月30日。收入於陳雲林總主編，《館藏民國台灣檔案匯編》第122冊，頁387-388。

任職，這些人員的職位多屬於地方站務管理階層，³⁴加深台籍鐵路人員認為鐵路管理委員會係「外行管理內行」的負面印象。

四 復舊與新建工程

台鐵的復舊，乃是基於戰爭期間鐵路當局疏於保養，加上1943年起盟軍戰機大規模轟炸，³⁵導致戰後接收時千瘡百孔的情景。陳清文回憶接收時，枕木腐朽逾半、鋼軌磨損及重量不足者，共達25000噸，損壞及載重不足之橋樑，共計1412孔；路基坍塌、涵洞堵塞。台北松山機廠被炸嚴重，設備損毀、工作停頓；全線機車222輛，超齡約佔三分之二，損壞不能使用者佔半數；客車428輛，超齡約佔半數，損壞不堪使用者兩成；全線貨車中約佔半數之篷車，漏雨者達八成，無法裝運糖、肥料、水泥、稻米、鹽等大宗貨物。³⁶

戰後日籍人員遣返時目睹台鐵蒙受戰爭的摧殘之慘狀，鐵道部長武部氏曾言「台灣鐵路最多只能維持六個月，必將癱瘓」。³⁷陳清文接任鐵路管理委員會主任委員後，積極尋求解決之道，如：趕修機車車輛、加開客貨列車、組織宣傳隊往沿線各站及客車上向民眾演講，曉以嚴守紀律之重要，並調請憲警取締不法，³⁸勉力維持台鐵的暢通、乘車秩序逐漸恢復，並在1946年5月修復戰爭期間遭拆除、挪為軍用的淡水線鐵路北投—新北投1.2公里路段。

新竹竹東地區蘊含豐富礦源，早在日治時期即發展成一人口密集之城

³⁴ 莊建華，《戰後初期台灣鐵路事業之研究：(1945-1947)》，（桃園：國立中央大學歷史研究所碩士論文，2007），頁61-64。

³⁵ 1943年11月25日盟軍轟炸新竹機場，1944年1月11日轟炸高雄、鹽水，隨著日軍喪失制空、制海權，1944年底起轟炸次數日益頻繁，1945年5月30日晨轟炸台北市。轉引自林炳炎，《台灣經驗的開端：台灣電力株式會社發展史》，（台北：台灣電力株式會社資料中心，1997），頁163。

³⁶ 陳清文，〈十年台鐵憶當初〉，收入於王開節編《路電郵從業人員經驗談》，頁17-18。

³⁷ 陳樹曦，〈陳樹曦回憶錄（一）：台鐵運務十三年〉，《中外雜誌》，第57卷第1期，1995年1月，頁43。

³⁸ 台灣省行政長官公署交通處鐵路管理委員會代電，〈為將本路接收以來辦理情形復請鑒核由〉，1946年9月17日。收入於陳雲林總主編，《館藏民國台灣檔案匯編》第122冊，頁117。

鎮，1943年12月，鐵道部動工興築新竹至竹東的支線，1945年8月，日本宣布無條件投降，工程中止，當時的工程進度為：路基、土方完成30%；橋樑、涵洞、溝渠完成5%；隧道完成8%。台灣省行政長官公署鑒於竹東資源豐富，有助於戰後工業發展，著手測量沿線，1946年11月4日正式復工，並訂六個月內完成全部工程，但中途卻因二二八事件的爆發，導致工人星散、材料失竊、物價暴漲而阻礙工程進行，所幸主事者排除萬難積極興工，³⁹1947年11月5日舉行通車典禮，11月15日零時起辦理客貨業務，每日列車四班往返，全程35分鐘，時稱「竹東支線」，全長16.6公里，設竹中、竹東兩站。⁴⁰

不過，由於路線及橋梁負擔力不足，EK900型、DT560型、DT580型、DT650型、CT230型、CT250型、CT270型機車禁止於竹東支線運轉，且時速限制在40公里。⁴¹

五 二二八事件前後的台鐵

二二八事件前，台鐵外省籍員工對主任委員陳清文的印象是：「口銜大菸斗、操著流利的劍橋英語、風采瀟灑俊逸、令人心折」⁴²；台籍員工則持相反意見，認為接收時期可說是「外行人管內行人」，沒有考慮台灣本地特殊因素，就將中國的東西全盤引進，極盡所能地將原來和日本有關的制度、設備丟棄，滿足戰勝國的優越感。例如接收人員從中國帶來的印票機器「開動時搖晃非常大，不久即紛紛故障，成了破銅爛鐵」，不得以只好將已經不用的日式印票機器拿來應急，結果日式印票機器再使用了幾十年才報廢。⁴³

³⁹ 青，〈本刊專稿—竹東支線〉，《路工月刊》第一卷第一期，1947年11月1日，頁16-17。

⁴⁰ 〈台灣鐵路管理委員會公報〉第62號，1947年11月8日，頁546。收入於陳雲林總主編，《館藏民國台灣檔案匯編》第181冊，頁79。

⁴¹ 〈台灣鐵路管理委員會公報〉第60號，1947年10月31日，頁521。收入於陳雲林總主編，《館藏民國台灣檔案匯編》第181冊，頁54。

⁴² 壽俊仁，〈光復初期台鐵機務憶談〉，收入於《中國鐵路創建百年紀念文集》，頁222。

⁴³ 謝明勳，《台灣鐵道車票圖誌》，（高雄：火車票房附屬博物館，2001），頁33。

鐵路工會理事長簡文發指出日治時期肺結核是常見疾病，對患有肺結核的鐵路員工，多轉派至業務不繁重的車站，妥善療養並派站長監視服藥的人道方式直到病癒，但陳清文對肺結核員工一律革職。此消息一出，不想被裁員者聽聞只要送紅包就可以保住工作，但送紅包不見得有用，縱使陳清文沒收，也都被他的爪牙收了。⁴⁴

陳清文在菲律賓時受到日機轟炸的影響，耳朵受傷，對日本人懷恨在心，連帶也恨在日本統治下的台灣人。來台任職後，幾乎一天到晚不高興就用三字經罵日本人、台灣人，很多員工都被他罵過。⁴⁵

國民政府歷經八年抗戰，獲得最終勝利，情感上對日本充滿相當程度的仇恨，以致接收台灣後，是帶著「戰勝者」的心態君臨台灣，不尊重台灣文化。起初台灣人民對於國民政府非常歡迎、積極學習國語，但1946年之後，由於軍隊紀律的敗壞、公務人員的貪污、物價的飛騰、海外歸台人民的失業、文化差異…等問題層出不窮，對國民政府的統治漸生反感。陳儀又以台灣人民不懂國語、不熟習公文程式等理由，拒絕開放政府機關任用員額，使台灣人民升遷受挫，對行政長官公署不滿的聲浪與日俱增，終於因為「緝菸血案」處理失當、公署衛兵對群眾開槍掃射而爆發蔓延全台的二二八事件。

二二八事件發生時，陳清文赴南京洽公，不在台灣。憤怒的民眾包圍並衝進鐵路管理委員會，毆打辦事人員、搗毀辦公器具。外省籍員工紛紛走避，鐵路運輸也因為二二八事件由北向南蔓延，造成列車停駛、運作中斷。列車停駛最直接的影響就是米糧供應中斷，將造成人民的飢餓與恐慌，為解決此問題，行政長官公署與警備總司令部要求鐵路管理委員會恢復鐵路交通。3月4日，交通處長任顯群至鐵路管理委員會關切鐵路交通恢復狀況，召集員工商討鐵路管理委員會營運改進事宜，公推該會委員徐鄂雲代理主任委員一職，並成立「鐵路制度調整委員會」，不只恢復鐵路交通、調整員工待遇，

⁴⁴ 中央研究院近代史研究所口述歷史編輯委員會編，《口述歷史4 二二八事件專號》，〈簡文發先生訪問記錄〉，（台北：中央研究院近代史研究所，1993），頁43。

⁴⁵ 中研院近史所，《口述歷史4 二二八事件專號》，〈簡文發先生訪問記錄〉，頁44。

更針對鐵路營運不合理的狀態提出檢舉、加以改進。「鐵路制度調整委員會」以車務處⁴⁶職員張期華為主任委員，並由多位基層職員擔任該會委員。⁴⁷

鐵路交通與各地秩序大致恢復，但在此同時，陳儀秘密向國民政府主席蔣介石報告台灣動態，並要求派兵「平亂」，蔣介石派整編21師、憲兵第四團火速開赴台灣。軍隊在基隆登陸後，開始大規模鎮壓、不經審判逕自槍決民眾、掠奪財物，造成慘重的傷亡。其中發生在1947年3月11日八堵車站的不幸事件，可以說是台鐵在二二八事件中規模最大的慘案。

3月11日事件起因於3月1日，福隆海防守備隊的官兵搭乘火車至基隆洽公，由於態度不佳，和旅客發生衝突，二二八事件發生後積怨已久的台灣人民不再忍受國軍無禮的行徑，最後動手毆打國軍，列車抵達八堵車站，官兵與民眾繼續鬥毆，事發後民眾一哄而散，搭乘另一列車離開，受傷官兵則由當時站長李丹修抬到月台邊，設法叫車送官兵到醫院治療。⁴⁸

隨著國民黨軍隊3月8日登陸基隆，開始進行鎮壓、掃蕩等報復性行爲，雖然國民政府主席蔣介石電告陳儀，要求軍政人員禁止報復，違者以抗命論處，⁴⁹但軍隊視若無睹、命令形同具文。3月11日上午十時，澳底砲台台長史國華率領30-40名國軍⁵⁰乘兩輛軍用卡車至八堵車站，並將車站包圍，報復3月1日軍人遭毆之事。八堵車站東邊有宿舍，士兵看到穿台鐵黑色制服的員工就開槍射擊，⁵¹當場射殺貨物掛張水連、改札掛鄧順兼、信號掛謝清鳳；轉轍手陳境棋因病在宿舍煎中藥，聽到槍聲好奇探看，被士兵從宿舍捉出，

⁴⁶ 車務處在鐵路管理委員會接收台鐵時即已成立，下設計核、旅客、貨物、私鐵及小運送五課，有關西線客貨營業及運輸業務，由車務處管理；客、貨運輸送計畫分別由旅客課、貨物課掌管。1948年12月1日起，遵照新頒組織章程，改車務處為運務處迄今。陳延厚編，《中國鐵路創建百年史》，（台北：台灣鐵路管理局，1981），頁342-343。

⁴⁷ 莊建華，《戰後初期台灣鐵路事業之研究：(1945-1947)》，頁101。

⁴⁸ 張炎憲、胡慧玲、高淑媛，《悲情車站二二八》，（台北：自立晚報，1993），頁208。

⁴⁹ 賴澤涵、馬若孟、魏萼合著，羅珞珈譯，《悲劇性的開端 台灣二二八事變》，（台北：時報文化，1993），頁252。

⁵⁰ 張炎憲、胡慧玲、高淑媛，《悲情車站二二八》，頁233。

⁵¹ 張炎憲、胡慧玲、高淑媛，《悲情車站二二八》，頁208。

押至車站刺殺；⁵²車號掛許炎山於上班途中在基隆田寮港遇害。⁵³

隨後，國軍喝令所有員工到月台集合，背靠著牆壁、蹲成一排，架起兩挺機關槍意圖掃射所有八堵車站員工，連火車上賣便當、賣零食的小孩也不放過。吵雜的聲音驚動駐守在八堵中學的基隆要塞司令部第二大台台長王礪固，王礪固前往關切，對史國華的部隊說如果全數槍殺車站員工，會使交通阻滯、地方治安無法維持，無法向上級交代。經過協調，按照「出勤簿」點名3月1日值勤的員工，站長李丹修唸了十位員工，王礪固用台語暗示李丹修不要再繼續念下去，國軍並將這十位員工押上卡車帶走。李丹修並沒有點到自己的名字，但因為自己是站長，如果國軍要調查也要陪同、以示負責，王礪固曾輕輕拉著他，暗示不要去，但李丹修還是上車，一共十一名員工，自此一去不回。⁵⁴

史國華的部隊約在上午11時離開八堵車站，之後八堵車站就由王礪固的部隊防守，王礪固原本以為這些鐵路員工會在基隆要塞司令部軍事法庭接受審判，沒有料想到這些員工最後遭到國軍殺害。⁵⁵事件過後，失蹤員工家屬展開營救行動，透過簡文發的指點，曾經到長官公署交通處請求處長任顯群協助，任顯群態度和善，回覆家屬會幫忙注意，但不久之後省政府成立，陳清文接任交通處長，失蹤員工家屬再度陳情，卻遭到陳清文的斥責、無功而返。⁵⁶台鐵並未積極處理八堵車站事件，既沒有替失蹤者出面調查、協助，也沒有替罹難者處理後事、撫恤追悼，這些罹難者、失蹤者都是在上班時間被國軍侵害，讓僥倖逃過一劫的員工與罹難者、失蹤者家屬感到心寒。⁵⁷台鐵只有在公報上刊出張水連、鄧順兼、謝清鳳、陳境棋、許炎山五人在3月

⁵² 張炎憲、胡慧玲、高淑媛，《悲情車站二二八》，頁208-209。

⁵³ 張炎憲、胡慧玲、高淑媛，《悲情車站二二八》，頁174-176。

⁵⁴ 張炎憲、胡慧玲、高淑媛，《悲情車站二二八》，頁202。

⁵⁵ 張炎憲、胡慧玲、高淑媛，《悲情車站二二八》，頁234。

⁵⁶ 張炎憲、胡慧玲、高淑媛，《悲情車站二二八》，頁138。

⁵⁷ 張炎憲、胡慧玲、高淑媛，《悲情車站二二八》，頁103、203-204。

11日死亡的消息；⁵⁸陳清文在回憶文集上自述二二八事變：

顧員工死傷累累，精神上受一重大打擊，幹練者紛紛求去，擬來者裹足不前，而以省籍與外省同胞之隔閡日深，最為棘手。⁵⁹

陳清文所說的內容的確屬實，但他只將結果點出，卻未對失蹤與罹難八堵車站員工工作應有的撫恤，而且對陳情家屬口出惡言斥責；此外，二二八事件發生時臨時成立的「鐵路制度調整委員會」主任委員張期華，在陳清文隨軍隊回台之後，被人用計擄走，在嚴刑逼供下六晝夜，幸營救得宜而保住一命，但也經過兩年後才康復。⁶⁰陳清文為奪回二二八事件期間被徐鄂雲「代理」的鐵路管理委員會主任委員職務，串通警備總部參謀長柯遠芬，以「私通流氓、袒護暴徒」的罪名向陳儀告狀，陳儀召見徐鄂雲於辦公室，勒令徐「立即交卸、違則槍斃」，更要求跪地發誓，徐鄂雲為保性命，只得照辦。⁶¹

以上事蹟顯示陳清文在二二八事件前不得台籍鐵路員工所好，事件後為奪回主委之職務的巧弄心機、不擇手段，更無法為八堵車站受難員工伸張正義，⁶²雖然對戰後初期的台鐵有復舊、搶修之功，但實際上筆者認為陳清文在二二八事件前後的行事作為若從整體面來評估，可謂功過相抵，對台鐵的「貢獻」有重新商榷的必要。

⁵⁸ 〈台灣鐵路管理委員會公報〉第38號，1947年7月9日，頁294。收入於陳雲林總主編，《館藏民國台灣檔案匯編》第181冊，頁221。

⁵⁹ 陳清文，〈十年台鐵憶當初〉，收入於王開節等，《路電郵從業人員經驗談》，（台北：中國交通建設學會，1956），頁19。

⁶⁰ 徐鄂雲，〈看台灣二二八問題在歷史的天平上〉，收入於中央研究院近代史研究所，《二二八事件資料選輯（二）》，（台北：中央研究院近代史研究所，1992），頁419-420。

⁶¹ 徐鄂雲，〈看台灣二二八問題在歷史的天平上〉，頁418。

⁶² 1947年底，新派至八堵車站的站長廖進祿因為員工宿舍不平安，舉辦約一個月的超渡法會，法會並非由台鐵主辦。車站員工餘悸猶存，私下討論被逮捕者的下落，有些員工索性辭職，不願再回台鐵工作。張炎憲、胡慧玲、高淑媛，《悲情車站二二八》，頁205、211、224。

第三節 鐵路管理局成立初期

台灣鐵路在戰後兩年的搶修、復舊，逐漸恢復暢通、客貨運量增加，交通部在1946年3月頒布〈交通部各區鐵路管理局組織規程〉，為交通部管理國營鐵路之準則，各區鐵路管理局分設運務、工務、機務、營業、材料、會計、總務、警務等處，處理各項事務；⁶³台灣雖然孤懸海外，且台鐵由省府代管，但對於全國共通性之事務有遵循的必要。此外，當時台鐵雖然運量增加，但每個月鐵路運煤不足，未能供應台灣電力公司發電的需要，⁶⁴對於鐵路管理委員會的人事與運作勢必要做調整，方能因應未來發展。

建設廳長楊家瑜向省主席魏道明推薦北平工業大學同學，且為機車專家的郎鍾駮接任改組後的鐵路管理局局長一職，⁶⁵魏道明採納其意見，3月1日將鐵路管理委員會改組為鐵路管理局，⁶⁶3月2日發布人事命令，郎鍾駮為鐵路管理局局長、費驊為鐵路管理局副局長、陳清文兼鐵路設計考核委員會主任委員。⁶⁷3月5日上午九時郎鍾駮到局視事⁶⁸，同日的台灣省政府委員會第40次會議報告案第一項即為：「鐵路管理委員會改為鐵路設計考核委員會⁶⁹附設於交通處，另成立台灣省交通處鐵路管理局，接管鐵路委員會原有事務案」。⁷⁰可見省府對改局案的重視。

⁶³ 聶肇靈編，《鐵路》，（台北：商務印書館，1971），頁39。

⁶⁴ 陳樹曦，〈陳樹曦回憶錄（一）：台鐵運務十三年〉，《中外雜誌》，頁44。

⁶⁵ 陳樹曦，〈陳樹曦回憶錄（一）：台鐵運務十三年〉，《中外雜誌》，頁44。

⁶⁶ 〈台灣鐵路局正式成立〉，《台灣新生報》第二版，1948年3月4日。

⁶⁷ 〈台灣省政府令派人員一覽表〉，《台灣省政府公報》，1948年春字第52期，頁817。

⁶⁸ 〈郎鍾駮昨日視事〉，《台灣新生報》第二版，1948年3月6日。

⁶⁹ 鐵路設計考核委員會的工作範圍主要有五項：鐵路之技術研究、鐵路路線改良研究、鐵路與公路輪船之聯絡運輸研究、鐵路業務與各項規章之研究、鐵路之復興及改進計劃事項研究，該會設主任委員一人、副主任委員一人、委員七至九人。〈台灣鐵路管理局公報〉春字第6號，1948年3月31日，頁36。收入於陳雲林總主編，《館藏民國台灣檔案匯編》第183冊，頁29。

⁷⁰ 《省府委員會議檔案》，提案別：報告事項，案由：鐵路管理委員會改為鐵路設計考核委員會附設於交通處，另成立台灣省交通處鐵路管理局接管鐵路委員會原有事務案。典藏號：00501004003，1948年3月5日。

郎鍾駮，字稚驥，河北大興縣人，1903年生，1928年畢業於北平工業大學機械系。早年曾擔任湘黔鐵路湘鄉機廠廠長、湘桂鐵路工程局蘇橋機廠廠長、黔桂鐵路工程局正工程司、機務處副處長、代理機務處長。對日抗戰末期，由重慶國民政府交通部派至美國考察。1946-1948年擔任京滬區鐵路管理局副總工程司兼戚墅堰機廠⁷¹廠長，1947年上海交通大學聘為特約教授。

郎鍾駮就任後，任命顏肇省為主任秘書、陳樹曦為車務處長、樊祥孫為工務處長、歐福松為會計處長、孟緒勛為總務處長、⁷²吳愷玄為人事室主任、范銳為公共關係室主任，以上均為新人；機務處長朱延光、材料處長吳慶源則未更動。⁷³

組織方面，鐵路管理局下設秘書室、人事室、統計室、總務處、車務處、機務處、工務處、材料處、會計處、員工訓練所、高雄辦事處、花蓮港辦事處、章則編審委員會、員工福利委員會、行車保安委員會。處、室之下均設「課」，以維持繁忙的客貨運輸及行政業務。⁷⁴

郎鍾駮深知運煤問題要立即解決，才能達到省府改設路局之目的，約詢陳樹曦、朱延光。陳樹曦建議若要提高運量，必須將機務處的運轉課改隸車務處，因運轉課負責行車計劃改點與行車安全業務，實屬車務處的業務範疇；朱延光則認為按照當前設備，無法增加一噸煤運，郎鍾駮聞此言大怒，將朱改調正工程司，拔擢高雄機廠廠長浦承烈接任機務處長。陳樹曦在職權內力求人事安定，增設配車課，以劉立中為課長；改設兩個調度室，以趙仲三為台北調度室主任、宋國春為高雄調度室主任。人事安定後，加強調度與配車，1948年4月的煤運，從九萬噸增加至十三萬噸，解決發電缺煤的問題。建設廳長楊家瑜聽聞煤運問題解決，報告魏道明，認為改局後新銳能力之

⁷¹ 戚墅堰機廠位於江蘇常州，係京滬鐵路車輛維修、保養重地，1947年員工3171人，僅次於河北唐山機廠，機器部數為454部、每個月大修機車9輛、製造客車7輛、大修貨車80輛，工作能力佳。凌鴻勛，《中國鐵路志》，（台北：文海，1954），頁59-60。

⁷² 〈郎鍾駮昨日視事〉，《台灣新生報》第二版，1948年3月6日。

⁷³ 陳樹曦，〈陳樹曦回憶錄（一）：台鐵運務十三年〉，《中外雜誌》，頁44。

⁷⁴ 交通部交通研究所，《中華民國三十九年至四十九年交通年鑑合編本》，頁425。

強，與往昔鐵管會的人員不可同日而語，頗多讚許。⁷⁵

郎鍾駮常對全體員工講話，在紀律方面，指出員工走來走去、接頭講話，顯出嘈雜和無秩序的狀態，要予以改進；在整潔方面，各站及公事房的整潔較總局為佳，希望主管人員做表率，使總局成為全路的模範；在工作效率上，外部工作精神緊張、局內同人反而遜色，希望同仁做事要努力、勿推諉，有事要多用電話商決、少飛便條、革除官僚習氣，因為公文輾轉旅行，結果等於沒辦；主管人員不可自作打字機，公文加上「等因奉此」的套頭推出了事，祇求草草的辦出，而是應准者准、應駁者駁。從郎鍾駮率直的言談可以看出當時鐵路局主管階層的弊端，以及總局內部的整潔、紀律比不上外部的各車站，有待加強。⁷⁶

郎鍾駮在1948年5月設立台中鋼樑廠。郎鍾駮為培植台灣省籍基層幹部，採納陳樹曦的意見，在台北鐵路員工訓練所增加「運輸本科」與「調度班」，成績優異者立即派任站長，提升員工士氣；此外將局內外台籍已升任股長而薪資未達股長起薪140元者，一律提高至140元，此舉獲得台籍股長振奮，工作更加努力。⁷⁷

郎鍾駮鑒於鐵路行車事變甚多，大多由於人事疏忽，應全力防止，設立「行車保安委員會」，由副局長修城主持；戰後以來規章制度仍襲日人之舊，但規章增刪修改之處不少，新進員工不識日文者漸多，郎鍾駮設「章則委員會」，亦由副局長修城主持，進行章則編審工作、盡量保留規章的精神，以符合實際需要；至於員工福利，設置「福利委員會」，由副局長費驊主持。⁷⁸

郎鍾駮是第一個注意到保護森林與鐵路行車安全相關的局長，不過在此之前，1947年4月，行政長官公署刊行之公報中就有禁止人民砍伐鐵路兩旁

⁷⁵ 陳樹曦，〈陳樹曦回憶錄（一）：台鐵運務十三年〉，《中外雜誌》，頁44、46。

⁷⁶ 〈台灣鐵路管理局公報〉夏字第3號，1948年4月17日，頁36；夏字第6號，1948年5月1日，頁58-59。

收入於陳雲林總主編，《館藏民國台灣檔案匯編》第183冊，頁69、91-92。

⁷⁷ 陳樹曦，〈陳樹曦回憶錄（一）：台鐵運務十三年〉，《中外雜誌》，頁47。

⁷⁸ 〈台灣鐵路管理局公報〉夏字第3號，1948年4月17日，頁36。收入於陳雲林總主編，《館藏民國台灣檔案匯編》第183冊，頁69。

保安樹木，以策行車安全。⁷⁹郎鍾駱上任後不久，推行「護林保路運動」，並在1948年5月13日晚間八時，應台北市廣播電台邀請，演講「森林與台灣和鐵路的關係」。

台灣面積的70%是森林，如果沒有森林覆蓋，氣候將失去調劑、雨水分配更不平均，一遇山洪暴發，雨水挾沙橫流，所經之處將氾濫成災、成爲一片不毛之地。鑒於日治末期對森林的砍伐增多，結果森林的面積逐年縮小，戰後復因事實需要，各方對森林過度砍伐，森林面積急劇減少，長此以往，將破壞森林蓄水的功能，水流速度增加三倍以上，破壞力隨之劇增，以往從山區流至鐵路邊的水流需36小時，現在只需8-9個小時，橋樑遭受劇烈水流沖刷，影響橋樑安全，更嚴重者，鐵軌橋樑涵洞都會被洪水席捲而去，致使行車停頓、鐵路與人民蒙受損失。郎鍾駱呼籲社會大眾服從省府法令、停止漫無限制的砍伐，積極實施造林計畫，以涵養水源、防止水患。⁸⁰

爲加強宣傳，郎鍾駱在1949年1月5日至11日定爲「護林保路運動」宣傳週，將1948年5月的演講詞印成小冊子分送旅客，俾使其轉送親友、鄰里，深入各地獲得全省普遍實行；此外由各段、站與當地鄉鎮公所舉辦座談會，並運用報刊、廣播電台、電影院做宣傳，喊出：「森林是台灣的生命線」、「森林是鐵路的保護者」、「盜伐森林等於破壞鐵路」、「維護鐵路安全必先保養森林」、「預求台灣繁榮必先保護森林」等口號，⁸¹以期深入人心。

不過，郎鍾駱的種種努力並未獲得直屬上級的青睞，交通處長陳清文爲前鐵管會主委，雖與鐵路局一脈相承，但前後任之間或有難以言說的齟齬，甚至轉爲成見，當時就有一句順口溜調侃鐵路局的三位正副局長：「郎中來修城費話」。郎鍾駱爲鐵路局長；修城、費驛爲副局長，三人的姓名連在一起就成爲「郎中（醫生）來修城，費話」，這種知微末節之事原本不值得一

⁷⁹ 《台灣省行政長官公署公報》夏字，交通處政令主管類，事由：爲鐵路兩旁保安樹木希飭屬妥加保護禁止砍伐。1947年4月30日，頁414。

⁸⁰ 郎鍾駱，〈森林與台灣和鐵路的關係〉，《路工月刊》第一卷第七期，1948年6月10日，頁10-11。

⁸¹ 〈鐵路局定期舉行保林護路運動週〉，《台灣新生報》第五版，1949年1月1日。

提，卻成爲順口溜，可以想見當時（鐵路）局、（交通）處之間的成見。⁸²

此外，郎係工程師出身，來台時並無顯赫之政治背景，也不善於交際應酬，加上1948年5月28日新店溪橋「焚車慘案」（詳見第五章第二節）⁸³與處理台鐵資產而引發的擾民糾紛，⁸⁴不只影響外界對鐵路局的觀感，也使得當時爲民喉舌的省參議員多對郎鍾駮印象不佳。

1949年1月5日，陳誠接任台灣省政府主席，一般認爲這是蔣介石總統下野前的安排，預留國共內戰最後的退路給予親信班底。起初省政府各廳處首長均未調動，但到了2月28日，將郎鍾駮改調省政府參議，⁸⁵鐵路局長由莫衡繼任，3月4日上午九時移交，派交通處長陳清文、會計長王肇嘉前往監交。⁸⁶

郎鍾駮係專業人士，參議爲有名無實的閒職，⁸⁷5月初以「料理家事」向省政府請假二十天。請假屆滿之際他致函省府，以「服務台灣鐵路期間，汲深綆短、心力交瘁、亟待休養」爲由呈請辭職，⁸⁸實際上他返回上海投共，⁸⁹已無法來台。⁹⁰郎鍾駮遞出辭呈後遭監察委員閩台行署檢舉任內貪污瀆職，

⁸² 陳樹曦，〈陳樹曦回憶錄（一）：台鐵運務十三年〉，《中外雜誌》，頁46。

⁸³ 謝漢儒，《關鍵年代的歷史見證：台灣省參議會與我（1948-1952）》，（台北：唐山，1998），頁281-282、286-288

⁸⁴ 1948年12月22日，台北市民鄭道伸控訴鐵路局長郎鍾駮擅命路警強入民宅，事經台灣省參議會議決，屬於司法問題應聽候法律解決。引自數位檔案與數位學習聯合目錄（台灣省諮議會典藏），網址：<http://catalog.digitalarchives.tw/?URN=1518720> 取得資料日期：2010年6月15日。

⁸⁵ 《省級機關檔案》，案名：鐵路局人員任免；案由：郎鍾駮另有任用應予免職希知照由。典藏號：0040323406197016，1949年2月28日。

⁸⁶ 《交通部台灣鐵路管理局檔案》，案名：本局新舊任局長移交案，檔號：0038/154/02，1949年3月2日

⁸⁷ 陳樹曦，〈陳樹曦回憶錄（一）：台鐵運務十三年〉，《中外雜誌》，頁47。

⁸⁸ 《省級機關檔案》，案名：參議任免；案由：郎鍾駮動態通知書。典藏號：0040323004959010，1949年5月25日。

⁸⁹ <http://www.hudong.com/wiki/%E9%83%8E%E9%92%9F%E9%A8%8B>（互動百科：郎鍾駮）取得資料日期：2010年5月8日。節錄原文（簡體字）：「郎鍾駮於1948至1949年初，曾任台灣鐵路管理局首任局長近一年，由於整頓改革工作難以開展，乃潛離台灣，於5月4日回到上海，迎接解放」

⁹⁰ 《省級機關檔案》，案名：參議任免；案由：郎鍾駮動態通知書。典藏號：0040323004959010，1949年6月1日。

案件由省政府視察室核辦，⁹¹陳誠批准其辭呈。無論郎鍾駮是否真有貪污瀆職之情事，他在一年的鐵路局長任內對台鐵仍有積極做為，不能因為他個人政治立場的抉擇而一筆抹殺。⁹²

小結

莫衡在上海工業專門學校畢業後，即投入鐵路事業，參加各項建設。在服務公職的過程中持身廉潔、嚴拒餽贈更得到長官的賞識而不次拔擢。抗戰期間轉戰公路事業，一如鐵路事業般認真負責，除了完成上級使命，也對流亡學生多方照顧。戰後晉升中央部會，並出任隴海鐵路局長，開始職掌鐵路運輸之重要職責。

戰後為接收台灣鐵路，行政長官公署成立台灣鐵路管理委員會，任命陳清文為主任委員，不過因接收人員等候船期的關係，加上接收人員的不足，以及台鐵典章制度皆與中國制度不同，若驟然改變制度，將導致鐵路員工適應不及、行車安全堪慮的隱憂，因此台鐵在戰後並未立即改制為鐵路管理局，而是鐵路管理委員會，組織規章多延續於日治時期的交通局鐵道部，過渡性質濃厚。

依據〈波茨坦宣言〉，為掃除中國戰區內之日本勢力，所有日人都應遣送回日本，但為了維持台鐵業務正常運作，行政長官公署仍然留用部分日籍員工，至接替人員到來為止。留用的標準並不以日籍員工的意願為考量，而是長官公署主觀認定該名日籍員工在機關中是否具有不可替代性。接收人員意識到日籍員工對於技術傳承的重要性，因此說服重要技術人員暫緩離台，

⁹¹ 《省級機關檔案》，案名：參議任免；案由：郎鍾駮動態通知書。典藏號：0040323004959010，1949年5月30日。

⁹² 郎鍾駮在中華人民共和國建國後，仍在鐵路界發揮專才，文化大革命期間曾下放陝西，後為中國國務院總理周恩來保釋，1990年1月退休，12月病逝於北京，享壽87歲。1991年1月19日，部份台鐵舊屬在台北善導寺為其誦經追悼。陳樹曦，〈陳樹曦回憶錄（一）：台鐵運務十三年〉，《中外雜誌》，頁47。

在最後留任期間訓練台籍員工接手其所負責的業務，完成技術傳承、培訓後進的階段性任務後離台。遣返日人對國民政府而言，有「去日本化」之目的，此外，更改日式車站站名、開設國語文補習班亦有「去日本化」之目的。

外省人士來台鐵任職係依據〈邊遠省份公務員任用資格暫行條例〉，該條例的特色為放寬邊遠地區公務人員的任用資格。因此軍職、教職、職校畢業生等非專業鐵路人員得以藉此機會進入台鐵任職。雖然同一時期亦有鐵路員工自願來台任職，但非鐵路領域人員之職位居多，更屬於地方站務管理階層，加深台籍鐵路人員對鐵路管理委員會「外行管理內行」的負面印象。

復舊工程在鐵管會接收後積極進行，具體方式有：趕修機車車輛、加開客貨列車、重建淡水線鐵路北投—新北投1.2公里路段。乘車秩序在宣傳隊曉諭民眾嚴守紀律，並請憲警取締之下獲得改善。此外，原本在日治末期就已開工的竹東支線，戰後為開拓礦源、促進工業發展，鐵管會重新築路，1947年11月15日起通車營運。

二二八事件前，台籍鐵路員工對主委陳清文頗有微詞，包括：全盤引進中國內地事物（印票機器）、對肺結核員工一律革職、紅包文化...等；陳清文本身也因為戰時聽力受損而遷怒台灣人，不少人被他責罵。隨著軍紀敗壞、公務人員貪污、物價飛騰、文化差異、海外歸台人民的失業日甚一日，最終爆發二二八事件。二二八事件發生時，鐵路運輸隨著事件的蔓延由北向南一度中斷，但官民雙方都不希望鐵路中斷、糧食無法運輸，在交通處長任顯群的關切下，鐵管會公推委員徐鄂雲代理主任委員一職，並成立「鐵路制度調整委員會」，以車務處職員張期華為主任委員，不只恢復鐵路交通，更針對員工待遇、營運不合理的狀態提出檢舉、加以改進。

蔣介石派21師、憲兵第四團來台鎮壓，一度歸於平靜的鐵路運輸蒙上軍事陰影，又陷於動亂之中。出於報復心態，澳底砲台台長史國華在3月11日率領國軍包圍八堵車站，當場開槍殺害四名員工，基隆要塞司令部第二大台台長王礪固前往關切，不許史國華所部恣意妄行，但最終因為官階較低、不願得罪史的心態而妥協，按照出勤簿點名十位3月1日值勤員工，站長李丹修

基於負責，與十名員工隨同史的部隊離開車站，自此一去不回。

事件過後失蹤員工家屬曾至台北陳情，交通處長任顯群態度和善，但不久任顯群去職、陳清文接任，失蹤員工家屬再度陳情，卻遭到陳清文的斥責、無功而返。台鐵並未積極處理八堵車站事件，只有在公報刊出員工死亡之訊息，對失蹤者與罹難者並未盡到撫恤之責；陳清文為奪回鐵管會主委，不惜與柯遠芬同謀，將張期華用計擄走、嚴刑逼供；短暫代理主委的徐鄂雲也遭到陳清文向陳儀告狀、勒令解職。陳清文在戰後雖然對台鐵有復舊、搶修之功，但歧視台灣人，且在二二八事件中為奪回主委之職務的巧弄心機、不擇手段、不為八堵車站受難員工伸張正義，應予嚴厲譴責。

1948年3月，台灣鐵路管理局成立，郎鍾駮擔任首任局長，就任時大幅起用新人，並達成煤運從九萬噸增加至十三萬噸，解決發電缺煤的問題，獲得省主席魏道明的讚賞。郎鍾駮常對全體員工講話，指出紀律、整潔與工作效率要予以加強、勿推諉塞責。此外，郎鍾駮培植台籍基層幹部、提升薪資激勵士氣，更指派兩位副局長主持新設的行車保安委員會、章則委員會、福利委員會。郎鍾駮意識到保護森林與鐵路行車安全密切相關，上任後推行「護林保路運動」，並接受電台專訪，演講「森林與台灣和鐵路的關係」，在1949年初繼續推行「護林保路運動」，使用小冊子、報刊、廣播電台、電影院做廣泛的宣傳，期望將此運動深入社會大眾。

雖然郎鍾駮積極做為，使台鐵呈現一番新氣象，但他的上司陳清文見到台鐵的成果頗有不甘，而傳出「郎中來修城費話」的無聊言論，足見陳心胸狹窄；不過1948年5月的「燒車慘案」與處理台鐵資產而引發的擾民糾紛，影響外界對台鐵的觀感，1949年初陳誠就任省主席後，郎改調參議、離開台鐵，五月返回上海投共，或可用「抑鬱不得志」、「遭受（陳清文）排擠」來解釋投共行為。不過，投共是政治選擇，並無損於郎鍾駮擔任鐵路局長一年中對台灣鐵路復舊更新、任用新人、設立制度等方面的積極建設。

第三章：莫衡接掌台鐵

莫衡之所以擔任鐵路局長，時任台鐵運務處長的陳樹曦認為莫衡與交通部政務次長譚伯羽關係良好，譚伯羽之胞妹譚祥即為台灣省主席陳誠之妻，譚伯羽推薦予陳誠，加上莫衡在交通界資歷完整、與各方關係友善，¹成為繼郎鍾騷之後的鐵路局長。

莫衡來台，原先只是探望在台養病的交通部長俞大維，原定3月1日返回南京，曾經禮貌性拜會陳誠，未料臨行之前發表新職、一切未有準備。²陳誠在發布莫衡繼任鐵路局長當天，以「最速件」公文通知省府行政會議秘書處，補送卅八年度行政會議出入證，並通知莫衡應參加本次行政會議，³尚未正式交接之前能有如此待遇，可見陳誠對莫衡的重視；交接後，3月18日莫衡首度以鐵路局長身分列席台灣省政府委員會會議，參與省政運作。⁴不過，當時隴海鐵路雖已淪陷，但莫衡名義上仍為隴海鐵路局長，只是被陳誠留台任職，

¹ 陳樹曦，〈陳樹曦回憶錄（一）：台鐵運務十三年〉，《中外雜誌》，第57卷第1期，1995年1月，頁47。

² 〈新聞處長吳錫澤視事 鐵路局長莫衡今日履新，公路局長譚嶽泉上任日期未定〉，《公論報》第三版，1949年3月5日。

³ 《省級機關檔案》，卷名：行政會議邀請參加人員；案由：新派鐵路局長莫衡應參加本次會議函達查照由。典藏號：0040191004912004，1949年2月28日。

⁴ 葉惠芬編，《陳誠先生從政史料選輯：台灣省政府委員會會議紀錄》，（台北：國史館，2007），頁227。當天副局長費驊也列席省府委員會會議。

行政程序上仍要報請交通部同意莫衡轉調台鐵，在事實已就的情況下，當時在廣州主持交通部的常務次長凌鴻勳電詢部長俞大維的意見，⁵覆函省府「勉可同意」，⁶完成行政程序上的追認。

本章將以 1949 年莫衡接任鐵路局長之後，如何在時局緊張的情況下做出一連串的因應措施，對台鐵本身有何影響？以「1949」為出發點，論述這個關鍵的一年，台鐵在政經局勢動盪不安之際對台灣整體的重要性。若干史事論述為求整體的連貫，將超出 1949 年，迄於莫衡卸任或事件結束為止。

第一節 安置從業人員

莫衡接任鐵路局長之後，國民黨在國共內戰中已成頹勢，雖然代總統李宗仁一度主持和談事宜，但四月中旬和談破裂，共軍大舉度過長江，南京、上海等地失守，部分具有國民黨籍身分的鐵路員工擔心遭到共產黨迫害，輾轉來台，並透過「中國國民黨台灣省特別委員會」向台鐵要求，希望能在台鐵任職。面對撤退來台的鐵路員工，雖然台鐵有固定的員額限制，但莫衡盡量設法安插一兩人入局工作。如京滬區特別黨部撤退來台的幹部八人中，莫衡依照履歷表，最後選定鮑培清、郭均輝兩人，分別擔任車長、司事；⁷平津區鐵路特別黨部常務幹事李蔭芳等四員透過台灣省交通處向台鐵求職，莫衡「遵囑照准」，⁸都是安置鐵路從業人員的明顯例證，不過從申請進入台鐵者具有國民黨籍的身分來看，與當時的鐵路黨部的要求有關，台鐵並非站在主動的地位。

⁵ 凌鴻勳，《四年從政回憶》，（台北：交通建設學會，1957），頁157。

⁶ 《省級機關檔案》，案名：鐵路局人員任免；案由：調莫衡為台灣省鐵路管理局局長。典藏號：0040323406197015，1949年3月22日。

⁷ 《交通部台灣鐵路管理局檔案》，案名：〈京滬區特別黨部撤退來台幹部錄用案〉，檔號：0038/043.3/11，1949年7-8月。

⁸ 《交通部台灣鐵路管理局檔案》，案名：〈鐵路特別黨部人員錄用案〉，檔號：0038/043.3/12，1949年8月15日。

此外，台鐵亦受政令分發就業學生、退除役官兵、其他機關編遣人員入局服務，自1949年莫衡接任局長迄於1960年底，就業學生、退除役官兵、編遣人員總計1183人，其中退除役官兵總計436人，占36.8%、就業學生726人，占61.3%、編遣人員21人，占1.7%，歷年人數詳如下表：

表3-1 歷年分發之就業學生、退除役官兵、編遣人員一覽表

單位：人

年份	就業學生	退除役官兵	其他機關編遣人員	共計
1949	22	-	-	22
1950	132	-	-	132
1951	175	-	-	175
1952	172	207	-	379
1953	128	-	4	132
1954	83	-	-	83
1955	-	-	-	-
1956	-	-	8	8
1957	-	100	1	101
1958	-	91	-	91
1959	5	38	7	50
1960	9	-	1	10
共計	726	436	21	1183

資料來源：交通研究所年鑑編輯委員會編輯小組，《中華民國五十年交通年鑑》，（台北：交通研究所，1963），頁428。

其中，針對國軍退除役官兵，台鐵另外成立短期的代訓班，命名為「十五代訓班」，該班每期訓練一百名退除役官兵，分設木工、泥工、白鐵、油漆四組，每期四個月，所需之訓練費用，由行政院國軍退除役官兵就業輔導委員會負擔。代訓班於1957年8月開始籌備，由工務處副處長徐琳主持，班主任由台鐵員工訓練所所長楊志章兼任，另派工務處正工程司沈可孺為副主任，其下設事務二人、訓導一人、教務一人，分別就近由員工訓練所各級職員兼任；各級講師及翻譯，則遴聘工務處台北營繕所與八堵工務段富有經驗、技術優良之技工擔任。⁹

⁹ 〈本局配合政府政策 代辦國軍退除役官兵職業訓練班〉，《業務通訊》第35號，第4版，1958年3月1日。

第一期代訓班原本計畫在1957年10月開訓，但因房屋改建不及，延至1958年1月4日始正式開訓。由於訓練期間短促，故訓練內容重視實際工作，除授以閱讀及必要的工程常識外，以現場實習為原則，主要教程為自立興建「實習紀念館」一座，所有木工、泥工、白鐵、油漆工作，悉由退除役官兵學員擔任，從地基到屋頂的整個建屋工程，均獲得全盤見習、實作的機會，此外並兼任台鐵其他營繕工程，使退除役官兵在結業之後，能各自勝任簡單工作，習得就業之基本技能。¹⁰

第一期代訓班於1958年6月底全部訓練完成，並於6月30日舉行實習紀念館暨第一期學員結訓典禮，由退輔會主任委員蔣經國主持，會中蔣經國讚揚第十五代訓班是設備最完善、訓練最成功的職業代訓班，同時對莫衡局長及負責之台鐵各單位員工表達滿意與感謝之意。¹¹

台鐵自戰後迄於1950年代末期，不管是受政令要求安置逃難來台的鐵路從業人員，或是分發就業學生、退除役官兵、其他機關編遣人員入局服務，或是外省人員自願來台任職，都成為台鐵員工，這些外省籍的員工與本省籍員工所占比例，以及「員工」中位階較高的「員司」和位階較低的「工人」比例多寡，都是鐵路組織中一個值得注意的現象，詳如下表所列：

表3-2 台鐵歷年員司、工人總數暨籍別一覽表

單位：人

年份	員司	工人	總計	本省	外省
1949	8,627	10,785	19,412	17,428	1,984
1950	8,834	11,135	19,969	17,888	2,081
1951	9,138	11,390	20,528	18,255	2,273
1952	9,109	11,656	20,765	18,144	2,621
1953	8,339	12,171	20,510	18,046	2,464
1954	8,430	12,470	20,900	18,442	2,458
1955	8,386	13,786	22,172	19,688	2,484

¹⁰ 〈本局配合政府政策 代辦國軍退除役官兵職業訓練班〉，《業務通訊》第35號，第4版，1958年3月1日。

¹¹ 〈本局代辦第十五代訓班首期結業暨實習自建紀念館落成典禮〉，《業務通訊》第44號，第1版，1958年7月16日。

1956	8,297	13,922	22,219	19,666	2,553
1957	8,179	14,347	22,526	20,021	2,505
1958	8,218	14,177	22,395	19,911	2,484
1959	7,970	14,288	22,258	19,740	2,518
1960	7,796	14,835	22,631	20,086	2,545

資料來源：交通研究所年鑑編輯委員會編輯小組，《中華民國五十年交通年鑑》，頁427-428。

從上表可以看出台鐵員工總數在1949-1960年間呈現穩定成長的趨勢，1951年起突破兩萬人；本省籍與外省籍的員工亦穩定成長，維持在88:12或89:11的比例，本省籍的員工占台鐵人員組成的絕大多數。至於位階方面，高階層的「員司」在1951-1952年間略有增加，之後逐漸減少，低階層的「工人」則逐年增加，比例則從1949年的44:56到1960年底莫衡卸任前夕的34:66，較低階的職員比例明顯增加。不過，由於資料本身並未深究「員司」與「工人」之中省籍的分別，未來仍有待更進一步的研究。

第二節 接受日償物資

中國對日抗戰期間，有鑒於遭受日本帝國主義侵略，損失慘重，1938年10月28日第一屆國民參政會第二次大會於重慶召開時，參政員黃炎培提案建議設立「抗戰公私損失調查委員會」，展開調查損失工作，俟戰爭結束後向日本索取賠償。此項提案經大會決議通過，行政院於1939年7月1日頒定〈抗戰損失調查辦法〉與〈查報須知〉，並指定主計處審核彙編所有調查資料，每隔半年累積彙報一次，¹²至1944年2月5日，行政院設置「抗戰損失調查委員會」，置委員31至49人，並於委員中指定5至7人為常務委員，由行政院院長派充之，每月舉行會議一次。1945年2月20日，行政院院會決議，將「抗戰損失調查委員會」改隸內政部，主任委員由內政部部长兼任，委員人數精簡為11至15人。¹³

1945年8月15日，日本宣布無條件投降，對日本索取賠償進入實質階段，

¹² 遲景德，《中國對日抗戰損失調查史述》，（台北：國史館，1987），頁6-7。

¹³ 國史館，〈賠償委員會檔案〉，《國史館現藏史料概述》，（台北：國史館，2003），頁106-107。

但因對日參戰國家眾多，賠償問題關係到各國權益與日本的賠償能力，牽涉問題繁雜，須有專責機構辦理方能克其功，外交部於1945年11月19日，函請行政院將「內政部抗戰損失調查委員會」更名為「賠償調查委員會」，並改隸行政院，旋獲行政院院會通過。不久，外交部以中、英、美、蘇、法、荷、加、澳、印度、紐西蘭、菲律賓等十一國所組成的遠東委員會內，已設賠償委員會，為求與國際間的名稱相符，建議將「行政院賠償調查委員會」調整為「行政院賠償委員會」，提案經行政院院會通過，賠償委員會遂於1946年10月1日正式成立。¹⁴

1947年9月，駐日盟軍總司令部（General Headquarter of the Supreme Commander for the Allied Powers，簡稱盟總或GHQ）陸續指定日本陸海軍兵工廠17所，做為立即拆遷的對象，分為三批拆卸、輸運。第一批為各兵工廠之工具機與輔助金屬成形機，接著又增加銅片碾軋機與附屬設備；第二批為各兵工廠試驗室中的30%設備；第三批為各兵工廠電氣設備與剩餘通用機器設備，包括：鍋爐、吊車、水泵、電焊機、小工具、木工機器、翻砂機器、空氣壓縮機等。三批賠償設備按照3：1：1：1的比例分配給中、英、荷、菲四國。¹⁵

1948年1月至10月，中國總計派船19航次將第一批、第二批之賠償物資運回上海。當時鐵路局長郎鍾騷與行政院賠償委員會洽商，請將若干賠償物資運台，協助台灣鐵路復興之事業。

至於第三批賠償物資，截至1948年11月始完成電氣設備的分配，剩餘通用設備的分配在1949年1月才告一段落。不過，正當盟國於日本協調物資拆遷比例、運送拆遷物資時，美蘇關係由戰時的合作轉趨矛盾，逐漸對立；中國內戰的發展，國民黨失去主導局面，節節敗退；美國對日本的態度，由敵視轉為扶植。1949年5月，美國片面宣布停止拆遷，命令盟總取消先期拆遷

¹⁴ 國史館，〈賠償委員會檔案〉，《國史館現藏史料概述》，頁108-109。

¹⁵ 中華民國駐日代表團賠償及歸還物資接收委員會，《在日辦理賠償歸還工作綜述》，（台北：文海，1980），頁66。

計畫的執行，中華民國政府權益受損，幾經抗議無效。中華民國駐日代表團鑒於美國對日態度的改變，自6月起開始租用商船將第三批賠償物資趕運回國。由於上海已在5月27日淪陷，廣州行政院遂電令台灣省政府接收第三批日償物資，¹⁶台灣省政府再令台灣區生產事業管理委員會（以下簡稱生管會）進行物資的統籌分配。

1950年先後分配之日償機械中，修復台北機廠電桿機13台、電動機14台、工作機及雜項機械15台，將賠償物資做有效之運用。此外台北機廠1956年新建廠房時，安裝並使用屬於賠償物資的五百匹馬力壓風機。¹⁷

雖然日償物資有助於台鐵在1950年代業務的推進，但仍有相當程度的日償物資與台鐵規範不合，在第一批分配台鐵的日償物資中，主要為螺絲類、絞刀類、擴孔鑽類、銑刀類、銼刀類的「小工具」，共計800餘種、39169支，在1965年初至1966年11月間分四期（每期三個月）在台北、高雄辦理標價零售作業，1966年11月結束零售作業，但選購者有限，仍結存609種、26215支小工具。所剩之小工具由於係戰前工具、已失利用價值、亦無轉讓之對象，若繼續呆存，將徒佔倉位、增加管理費用，1967年3月鐵路局長林則彬呈請省府交通處報廢，¹⁸交通處令台鐵專案處理，將庫存之日償小工具交由「省政府員工福利委員會廢料處理小組」整批以「廢工具」標售處理。¹⁹

第三節 搶運鐵路器材

鐵路器材購置不易，在戰時有輸運物資、推進兵員的軍事功能，敵我兩方攻防，均以鐵路為重要目標。1948年下半年國民黨政府在遼瀋會戰屢遭敗

¹⁶ 《台灣區生產事業管理委員會檔案》〈第三批日償器材分配結果〉，館藏號：49-07-035，頁62。

¹⁷ 交通部交通研究所，《中華民國三十九年至四十九年交通年鑑合編本》，（台北：交通部交通研究所，1961），頁465-466。

¹⁸ 國史館藏《台灣省政府交通處檔案》，案名：〈鐵路局日償物資處理案〉，條碼號：06400000083A。1967年3月25日。

¹⁹ 國史館藏《台灣省政府交通處檔案》，案名：〈鐵路局日償物資處理案〉，1967年11月28日。

績，1949年1月初平津會戰、徐蚌會戰結束後，國軍潰敗、蔣介石下野，情勢急轉直下，江南各地重要鐵路器材陸續拆遷、移地存放，避免為共軍所奪。

中央信託局購料處原本為京滬、滬杭兩鐵路採購一批枕木（八尺雜枕），共計354根，存於基隆港共同倉庫。這批枕木在時局緊張的情況下，存於基隆而未運回上海，並在四月底中央信託局上海總處的電令下，讓售台鐵，請台鐵派員至基隆洽領。²⁰台鐵付中央信託局自1949年1月1日至3月25日代墊的倉租台幣68萬2726元，3月25日以後的倉租中央信託局請台鐵逕向基隆共同公司洽付。²¹

不過，台鐵在6月14日派員至基隆共同倉庫查看後，這批枕木由於存倉過久，業已腐爛、不堪再用，歉難承購，檢還枕木倉單，並向中央信託局要求退回已付的倉租台幣68萬2726元，以便結案。²²枕木讓售案功敗垂成。

1949年9月下旬，共軍已逼近廣州，當時中央政府雖未遷台，但交通部長端木傑已陸續將外洋材料轉送台灣，由台鐵代為接管，不但可以保存物資，還可以添補台灣交通器材的不足。²³為便於業務推進起見，頒發〈交通部存台器材管理原則〉，並商請莫衡將鐵路局台北辦公處內預留一間辦公室、桌椅四套，做為駐台專門委員葉鼎辦公之地點。²⁴

〈交通部存台器材管理原則〉規定交通部在台灣一切料務工作由專門委員葉鼎主持，所有運存台灣之器材由台鐵代為保管，倉庫場地以鐵路沿線為限，台鐵需預備儲存容量八千噸以上的面積以資集中、便利裝卸。物資接運與進倉費用概由台鐵核實代為墊付，並由交通部派主持人簽證後報部記帳；台鐵對部存器材有優先請領權，但須負擔該器材部分運雜費用，至於器材本

²⁰ 《交通部台灣鐵路管理局檔案》，案名：京滬路存枕木讓售本局案，檔號：0038/014.5/15 1949年4月29日。

²¹ 《交通部台灣鐵路管理局檔案》，案名：京滬路存枕木讓售本局案，1949年6月9日。

²² 《交通部台灣鐵路管理局檔案》，案名：京滬路存枕木讓售本局案，1949年6月29日。

²³ 〈台鐵點滴：在港交通器材撥交路局運用〉，《路工月刊》新二卷第四期，1949年10月31日，頁54。

²⁴ 《交通部台灣鐵路管理局檔案》，案名：交通部存港交通器材本局負責運台案。檔號：38/231/31/01 1949年9月21日。

身價值准予記帳。²⁵

在此同時，湘桂黔鐵路在港、穗（廣州簡稱）有鐵路用料一批，存於香港、廣州北站、廣州南站、黃埔奧業倉庫，交通部在台代表洽請台鐵選用，莫衡派工程司段品莊前往廣州與交通部駐穗代表洽商，依照交通部撥讓器材辦法，台鐵以原價之四折付現，並在香港提運。²⁶

戰局瞬息萬變，非公文所呈現之四平八穩，10月12日中華民國政府遷都重慶，10月13日廣州失守，段品莊緊急離開廣州、前往香港，將近14000噸之鐵路器材已無法提運，不過廣州機廠之設備與人員在失守前遷台，投入1950年台北機廠更新，在台北機廠自建鋁質活動房屋中，裝置廣州機廠的工作機30台，加強修車配件之供應。²⁷

廣州淪陷後，鐵路器材尚有香港、九龍物資可供搶運，數量6000餘噸，不在少數，在戰時都是可供利用之資源，關於物資運什費用，台鐵已呈省政府撥款墊借，並派料務課課長張鵬程飛往香港辦理。²⁸

段品莊在轉呈莫衡的公文提及，湘桂黔鐵路在穗負責人於廣州失陷時未能退出，在港者只有工程司林咏蒼，不過林咏蒼並非配合段品莊，將湘桂黔鐵路存港器材運台，而是奉命將器材轉運至廣西柳州，不過此時香港至柳州的水陸運輸均不通，林咏蒼允向湘桂黔鐵路請示後再決定物資是否遷台。²⁹

在廣州、香港的交涉均不得要領，且旅費不濟的情況下，段品莊請莫衡撥匯港幣二千元以供急需，如果匯兌不便，請莫衡轉知派駐在香港的資源委員會國外貿易事務所尹保泰撥付，並表達若無其他任務，收到旅費後即返

²⁵ 《交通部台灣鐵路管理局檔案》，案名：交通部存港交通器材本局負責運台案。檔號：38/231/31/01 1949年9月21日。

²⁶ 《交通部台灣鐵路管理局檔案》，案名：湘桂黔路局路料本局選用請撥讓案。檔號：38/232.3/14/01 1949年10月17日。

²⁷ 交通部交通研究所，《中華民國三十九年至四十九年交通年鑑合編本》，頁465。

²⁸ 《交通部台灣鐵路管理局檔案》，案名：交通部存港交通器材本局負責運台案，1949年10月24日。

²⁹ 《交通部台灣鐵路管理局檔案》，案名：交通部存港交通器材本局負責運台案，1949年10月20日。

台。莫衡同意所請，俟張鵬程到港後即可返台。³⁰

張鵬程抵達香港，10月26日上午電覆莫衡，部座（按：交通部長端木傑）堅持台鐵全部接收在香港之物資，張鵬程對是否與貝處長會同接收有所疑義，莫衡隔日回電張鵬程，准張與貝「會同接收」。³¹10月26日晚間，張鵬程電莫衡，告以「刻正洽定原則，三日內有船可裝」。莫衡批示台鐵會計處、材料處速辦款事，會計處處長歐福松估計至少先籌港幣50萬元才夠付運費，不過歐福松與台灣銀行瞿總經理（按：瞿荊洲）面洽後，瞿謂香港無外匯，所需港幣無法匯出；莫衡建議請交通處方主任秘書先向台銀先請匯少數款項至香港，³²不過歐福松回覆莫衡：省政府交通處核准台鐵向台灣銀行接洽，以便存港器材的提運工作，台鐵在11月1日向台灣銀行簽訂活存透支契約，以交通處為保證人、財政廳為見證人，借款新台幣一百萬元。³³

香港所存鐵路用料將近6000噸，是一個龐大的數量，正當莫衡准許張鵬程與交通部人員「會同接收」，並籌款接運之際，莫衡致電張鵬程，可選擇小件輕便者若干噸先行起運，裝運費用可和台航公司駐港代表沙浚接洽。³⁴此外，物資重量僅數磅者可以包裹交航空運輸，方便趕運來台，趕運事由張鵬程全權辦理，少數款項在港幣四萬元以內者，由尹保泰墊付。³⁵

不過，正當搶運之事如火如荼進行時，張鵬程返台報告莫衡，稱交通部存港材料因港九處員工發生問題、無法起運；11月2日交通部長端木傑電覆莫衡，中央各部會存港九物資已由行政院派大員前往主持，仍請按照原計畫派員前往香港洽商。莫衡再派張鵬程至香港，³⁶張鵬程於11月7日出發。

³⁰ 《交通部台灣鐵路管理局檔案》，案名：交通部存港交通器材本局負責運台案，1949年10月17日。

³¹ 《交通部台灣鐵路管理局檔案》，案名：交通部存港交通器材本局負責運台案，1949年10月26日-10月27日。

³² 《交通部台灣鐵路管理局檔案》，案名：交通部存港交通器材本局負責運台案，1949年10月26日-10月29日。

³³ 《交通部台灣鐵路管理局檔案》，案名：交通部存港交通器材本局負責運台案，1949年11月1日。

³⁴ 《交通部台灣鐵路管理局檔案》，案名：交通部存港交通器材本局負責運台案，1949年10月27日。

³⁵ 《交通部台灣鐵路管理局檔案》，案名：交通部存港交通器材本局負責運台案，1949年10月28日。

³⁶ 《交通部台灣鐵路管理局檔案》，案名：交通部存港交通器材本局負責運台案，1949年11月1日-11

張鵬程再次赴港後兩日，1949年11月9日，中央、中國兩航空公司總經理陳卓林、劉敬宜投共，兩航空公司派駐香港員工拒絕再替國民黨政府「搶運」物資來台，並在香港各大報刊登啓事、週知大眾。對當時面臨共軍逼境、窮困內陸重慶的國民黨政府可謂致命一擊。隨著國民黨控制區域日漸縮小，陸路、水陸對外交通都宣告斷絕的情況下，只有空中交通暢行無阻，但兩航空公司投共，使得原本危疑不定的人心更加動搖，對未來充滿了不確定感，曾任台灣省教育廳長的劉先雲事後回憶道：

約於十一月上旬，重慶飛香港、台北的飛機班次愈來愈少，聽說國航、央航兩公司經理率機十二架投敵，致使飛機班次減少，人心浮動。李代總統滯留昆明不回，蔣總裁又遲遲未到，重慶中樞無人，陷入一片混亂。³⁷

香港與廣州毗鄰，廣州在十月中旬淪陷後，除了不願接受共黨統治者來到香港，人口大量增加；左派傾共份子也來到香港，試圖影響視聽，當時的香港報刊，如《大公報》、《文匯報》便大張旗鼓刊登兩航員工「起義」的消息，也將端木傑斥為「貪官」。張鵬程二度赴港洽運物資的消息也被左派傾共份子知悉，在1949年11月12日的《大公報》，就有這麼一則記載：

台灣鐵路管理局「業務課長」張鵬雲二次到港後，連日活動，再圖偷運存港的鐵路器材；但活動的結果，依然未得要領。據說他又準備日內溜回台灣。³⁸

雖然本篇報導將張鵬程的名字誤植為「張鵬雲」，職銜也有錯誤，但以

月4日。

³⁷ 遲景德等訪問，《劉先雲先生訪談錄》，（台北：國史館，1995），頁198-199。

³⁸ 〈貪官又來一批〉，《大公報》，1949年11月12日，收入於《交通部台灣鐵路管理局檔案》，案名：交通部存港交通器材本局負責運台案，1949年12月10日。

台灣方面來接洽公務的主管級人物到訪都能加以記載，並嘲諷一番，可見傾共份子的細密與無孔不入；同一天（11月12日）大公報亦刊出「衡陽鐵路管理局」啓事，奉中華人民共和國鐵道部命令，接收粵漢、湘桂黔、浙贛鐵路管理局所轄鐵路及一切資產，舉凡以上三局存於港九地區的器材、物資、款項，均歸衡陽鐵路管理局接收，禁止任何機關與個人出賣資材、冒領款項。³⁹段品莊在此之前回台，湘桂黔鐵路存港物資搶運已告破局。

11月13日，資源委員會駐港人員宣布脫離國民黨政府，拒絕接受一切「偽命」、照常辦公，靜候北京當局接收。⁴⁰兩航總經理與資源委員會的投共，不只讓局勢岌岌可危的中華民國政府再次蒙受遭到背叛的打擊，仔細分析之，兩航空公司與資源委員會分別是中華民國政府重要交通事業與工礦實業部門，尤其是後者，更是1930年代以來中華民國政府著意經營、培育工業建設的搖籃，在家國陵夷、人心喪亂之際竟變節投敵，只能說「大難來時各自飛」，但也反映了國民黨政府已然失去民心。

在兩航、資委會投共後，張鵬程一如《文匯報》所載「連日活動、不得要領」，傾共派氣燄之囂張，使得張鵬程洽運零星材料時遭碼頭工人拒絕，只能「暫緩進行、候機另圖」，另外調查香港市場材料存銷情形，以便為台鐵向香港採購材料之準備。張鵬程於12月1日返台。

張鵬程認為交通部存港材料未能起運，是因為港九辦事處員工多為傾共份子所把持、橫加阻礙；即使員工不附共，碼頭工會、搬運工會所屬工人亦不配合裝運，致使材料未能運出。雖然香港當局並未承認中共政權，但報章雜誌之宣傳大有即刻實現之概。在如此渾沌不明的情況下，張鵬程建議台鐵似不必再派員前往香港提運交通部存料，一來因台鐵人員有限，長時間在外

³⁹ 〈衡陽鐵路管理局聲明〉，《大公報》，1949年11月12日，收入於《交通部台灣鐵路管理局檔案》，案名：交通部存港交通器材本局負責運台案，1949年12月10日。

⁴⁰ 〈偽資委會留港全體員工昨日宣布起義〉，《文匯報》，1949年11月14日，收入於《交通部台灣鐵路管理局檔案》，案名：交通部存港交通器材本局負責運台案，1949年12月10日。

勢必荒廢本身職務；二來差旅費的支出不經濟。⁴¹

莫衡收到張鵬程的報告後，呈文交通部、台灣省政府，除附上張鵬程的報告外，並陳述原則上台鐵願意依照存港器材議定辦法搶運物資，但阻礙過多、裝運乏策，加上香港局勢混亂，實難達到轉運目的；倘將來情勢許可，請交通部轉飭港九材料購運處負責人直接雇船將物資運台，以資便捷。⁴²

自1949年9月開始，台鐵配合交通部搶運物資的政策，派段品莊、張鵬程赴廣州、香港洽運鐵路器材，連續三個月的努力，最終功虧一簣，並非台鐵人員的不盡責，而是國共內戰的演變對國民黨政府愈來愈不利，導致兩航、資委會駐港人員變節投共，影響搶運事宜；此外傾共份子對於碼頭工人、搬運工人的影響，也讓他們拒絕幫助段品莊、張鵬程運物資上船，並非台鐵向台灣銀行透支借款、湊足搬運費用就能使工人們配合台鐵的意志行事。香港當局雖未承認中共政權，但默許新聞、雜誌大張旗鼓地報導兩航、資委會員工「起義」之事，影響人心，也為中共達到最好的宣傳效果，最終張鵬程無功而返，港穗地區將近兩萬噸的鐵路資材，除廣州機廠物資順利遷台外，其餘滯留當地，不為我所用。

第四節 拓展營業路線

莫衡擔任鐵路局長期間，台鐵在三方面拓展營業路線：一、接收民營路線，二、修復舊線，三、經建發展需要新築路線。茲將興築之路線介紹如下：

一 接收民營路線者：新店線

新店線原由台北鐵道株式會社⁴³經營，1921年4月17日通車，⁴⁴自縱貫線

⁴¹ 《交通部台灣鐵路管理局檔案》，案名：交通部存港交通器材本局負責運台案，1949年12月2日。

⁴² 《交通部台灣鐵路管理局檔案》，案名：交通部存港交通器材本局負責運台案，1949年12月10日。

⁴³ 成立於1919年，由日人古賀三千人籌組，資本金為100萬日元。新店市公所，《新店市志》，（新店：新店市公所，2006），頁377。

萬華站分出，設有11站，包括：馬場町、螢町、古亭町、水源地、公館、十五份、景尾、大坪林、七張、新店，全長10.4公里，是少數與鐵道部同軌距（1067mm）的私營鐵路。戰後台北鐵道株式會社改稱台北鐵路股份有限公司，林慶亭擔任董事長、繼續經營新店線，但該公司財政困難、器材缺乏、業務無法維持，台鐵奉省政府命令於1949年6月1日，⁴⁵以新台幣180萬元向台北鐵路股份有限公司收購新店線，⁴⁶新店線自此成為台鐵支線。

新店線接收時，計接收機車6輛、機動車2輛、汽油車1輛、客車15輛、貨車16輛，經過檢查堪以修復並使用者，編入台鐵車籍；不堪修理而不適合使用者，計有汽油車1輛、客車9輛、貨車13輛，均予以報廢，並飭令台北機廠將報廢車輛之可利用材料解體再利用。⁴⁷

在人員方面，台鐵接收時，內外單位包括：庶務課、會計課、用度課、車務課、工務課、機務課、裏萬華站、螢橋站、水源地站、公館站、景美站、新店站，總計143人，省政府命令台鐵一律錄用，以免失業。⁴⁸各站人員移交運務第一段、工務課交台北工務段、機務課交台北機務段，完成所屬人員的重新建制。

新店線終點站鄰近著名風景區：碧潭，有「台灣赤壁」的雅號，⁴⁹每逢假日遊人如織、甚為擁擠，尤其暑假期間，碧潭更成為消暑、游泳的好去處，台鐵為此特別加開臨時列車輸運旅客。⁵⁰

煤礦是新店最重要的物產，自日治時代開始陸續開採，以振山煤礦、明

⁴⁴ 蘇昭旭，《台灣鐵路環島風情 特殊路線篇》，（新店：人人出版，2004），頁26。

⁴⁵ 〈台鐵點滴〉，《路工月刊》新一卷第六期，頁15，1949年6月25日。

⁴⁶ 台灣鐵路管理局，《民國四十年台灣鐵路統計年報》，（台北：台灣鐵路管理局，1952），頁9。

⁴⁷ 《交通部台灣鐵路管理局檔案》，案名：〈本局接辦台北鐵路公司新店線案〉，檔號：0038/161/05/01，為電將接收台北鐵路公司車輛處理情形公佈週知由，1949年8月19日。

⁴⁸ 《交通部台灣鐵路管理局檔案》，案名：〈本局接辦台北鐵路公司新店線案〉，檔號：0038/161/05/01，為台北鐵路公司所屬萬華至新店鐵路亟應予以全部接收撥歸公營電仰遵照辦理並將接收清冊呈核由，1949年6月（缺日期）。

⁴⁹ 潘鼎元，〈台北的春天〉，《路工月刊》新三卷第四期，1950年6月5日，頁42。

⁵⁰ 〈半月要聞〉，《業務通訊》第44號第3版，1958年7月16日。

治煤礦、和美煤礦三者最早，其後拓展至安坑、塗潭地區。⁵¹煤礦的輸出，有賴便捷且快速的鐵路系統，故新店線的興建，實與日治時期新店煤礦業的發展密切相關，今日北宜路、北新路交界的地段為昔日新店車站堆放煤礦的地點，而有「炭埕」的地名。⁵²此外新店線也有運送新店、烏來山區的特產至台北市區、提供貨物交換的機會，帶動商業發展，新店站的輸出品不只煤礦，還包括薪炭、木材、茶葉、柑桔；十五份、景美兩站則以煤炭為主。⁵³

新店的市街多與鐵路沿線相鄰，新店車站的位置為現今新店市光明街45-47號處，光明街為站前要道、熱鬧非凡，有食堂、雜糧行、商店、電影院、旅社⁵⁴等機關行號，與光明街平行的北新路，為新店線鐵路1965年3月停駛後拆除鐵軌、鋪上柏油而成之路基。

新店線鄰近台北市區，曾經在1953年12月開行通往基隆之汽油車，一天四班，由新店發車時間分別是：上午十一時五十七分、下午二時廿八分、八時十分、十時四十分，一般商人及旅客莫不稱便。⁵⁵此外，每逢農曆春節、清明節、連續假日、國慶日、光復節加開新店線列車輸運旅客。

台鐵為簡化票價及發售手續，仿照公共汽車售票方法，自1958年9月1日起，於新店線實施「特定票價」，即在新店線各站間乘車，不分到達車站、距離遠近，每一成人票價1元、孩童與現役軍人5角。原本新店線起碼票價6角、萬華至新店全票1元4角、半票7角，施行新票價之後相比，從萬華至新店，全票比原票價便宜4角、半票便宜2角，對長途旅客有利，而新店線搭車人數就有三分之二是長途旅客，⁵⁶短途旅客如台北至公館者大多搭乘市內公

⁵¹ 新店市公所，《新店市志》，頁333-334。

⁵² 高麗卿主編，《戀戀古文山 相思新河畔：2000年台北縣文化節》，（板橋：台北縣政府文化局，2000），頁94。

⁵³ 林興仁主修、盛清沂總纂，《台北縣志 十一》卷二十四交通志，（台北：成文，1983），頁4766。

⁵⁴ 新店市公所，《新店市志》，頁379、695、698-699。

⁵⁵ 〈新店線日開四次汽油車〉，《聯合報》四版，1953年12月2日。

⁵⁶ 〈本路新店線自九月一日起實行「特定票價」〉，《業務通訊》第47號第2版，1958年9月1日。

車「1路」，⁵⁷可見長短途旅客在交通工具的選擇有明顯的區分。「特定票價」制度實行九個月以來，對於站車秩序、減少逃票，以及客運收入等，均有顯著成效，為增進新店線客運營收，台鐵繼續實施「特定票價」制度。⁵⁸

1960年1月1日起，台鐵調整票價，新店線特定票價改為全票長程1.5元、中短程1元，現役軍人長程1元、中短程0.5元，孩童一律0.5元。新店線發售的車票有三個特點：一、車票印刷全為白底，再依照不同行駛區間印上紅、綠、黑三種不同顏色的字樣。二、票面印有「限新店線發售當日有效」字樣，表示搭車不能超出新店線行駛路線之外的車站，如台北、板橋等站。三、特定票價的孩童票直接印「萬華站下行」或「新店站上行」，不印到達站名。⁵⁹

不過隨著台北市區連外道路的開拓、公路客運的發展，早在1955年初，有關單位擬定台北市區鐵路改線的計劃，行經市區的鐵路將移往郊區，主要目的有三：擴大市區範圍、選定衛星城市、改善居住環境。新店線雖然與行經市區的縱貫鐵路、淡水線的平交道數量及遮斷數相較為少，但在改線計畫中預定拆除萬華至公館的路段。⁶⁰此後雖然改線計畫擱置，但卻已開啓拆除新店線的先聲。

1958年中，台北市政府為配合防空疏散之需要，以及改善市區交通、美化市容，由都市計劃小組研究將穿越市區的所有鐵道遷建於市郊，使南北來往火車均繞道經由郊區而行，提及當時新店線鐵路在市區部份長約五公里，每日來往市區車次66次，加上縱貫線、淡水線，台北市由於三線火車之行駛，平交道每日遮斷237次，不但影響車輛及行人往來，更在空襲疏散時尤有莫大阻礙，因此研議鐵路改道的可行性。市府評估全市鐵路改線經費約新台幣

⁵⁷ 1路公車由公館至台北東站，全程4.9公里，自公館開車後，經台灣大學、古亭國校、浦城街、金門街、同安街、福州街、南海路、女子師範、大學醫院、襄陽路、漢口街一段等地而抵台北東站。王詩琅、王國藩主修，《台北市志》卷六〈經濟志交通篇〉（台北：成文，1983），頁29、31。

⁵⁸ 〈半月要聞〉，《業務通訊》第65號第3版，1959年6月1日。

⁵⁹ 謝明勳，《台灣鐵道車票圖誌》，（高雄：火車票房附屬博物館，2001），頁228。

⁶⁰ 〈配合都市計劃繁榮省垣 市區鐵路改線拆往近郊〉，《聯合報》第三版，1955年1月18日。

兩億一千萬元。鐵路遷移地所騰出之市區土地出賣後，所得土地價款尚可彌補大部份的開支。此案牽涉諸多技術問題，且新築路線要有足夠經費，因此台鐵予以擱置。⁶¹

1960年5月，為拓展台北市對外交通網，公路局與懷特工程顧問公司決定以台北為中心，開拓東、西、南、北四方向幹道，其中往南的台北—新店線，決定將萬華至新店的鐵路全部拆除，改為公路線，與現有的北新公路合併為四線道。此消息一出，立即引起新店地區煤礦業者反彈，新店線一帶煤礦四十餘處，月產煤炭三萬餘公噸，約佔台灣產煤量的十分之一。上述產煤，除一小部份，以卡車輸送，供應台北市及近郊外，尚有約二萬公噸依靠新店線火車運輸。若拆除新店線，不僅影響文山區煤藏量約一千萬公噸的開發，即便開發，亦將提高成本，影響銷售。⁶²

台鐵瞭解煤礦業者的需求，1960年底探勘兩條路線，都從新店出發：南自板橋銜接鐵路縱貫線經中和、南勢角、公崙里至新店，全程約15公里；北自新店經七張、深坑、雙溪至菁桐坑，銜接宜蘭線，全程約25公里，初步估計工程費約在新台幣一億元左右。新線在經濟價值上，比新店線為高，由於新店線的營運，每年虧蝕達三百餘萬元，將來放棄新店線而改以這兩條橫貫台北縣的新線來代替，對農產品、礦藏運輸，有很大的裨益。⁶³

1961年5月5日，台灣省交通處運輸聯繫小組會議決定拆除新店線，拆除後的鐵路用地，由公路局拓寬為公館至新店之公路；同時為解決新店煤礦業者的運煤問題，另外在板橋興建「中和支線」通往南勢角，取代新店線的運煤功能，⁶⁴並未興築1960年踏勘的新店—菁桐坑、新店—板橋鐵路。中和線於1965年3月5日通車，3月25日凌晨零時起，新店線結束客貨營運，不久全線拆除，結束44年的營運史。今日台北市內的汀州路、台北縣內的北新路為

⁶¹ 〈台北市政會著手研究穿越市區各線鐵路改道遷往市郊〉，《聯合報》第三版，1958年8月11日。

⁶² 〈煤礦業陳情 盼勿拆除新店鐵路〉，《聯合報》第五版，1960年6月11日。

⁶³ 〈板橋新店及菁桐坑 計劃鋪設新鐵路線〉，《聯合報》第二版，1960年11月21日。

⁶⁴ 〈運輸生煤木材為主的中和支線板南路〉，《聯合報》第二版，1965年3月4日。

昔日新店線的路基。

二 修復舊線者：屏東線林邊枋寮段（時稱「林枋線」）

屏東線鐵路林邊枋寮段於1942年完工，全長11.8公里，但不久之後隨著日軍在第二次世界大戰太平洋戰場的失利，台灣總督府考量此段鄰近海洋的鐵路有可能為盟軍登陸所用，1944年拆除，移作防禦工事。戰後，地方人士先後組織五次陳情團赴台北陳情，呼籲台鐵加以修復，但台鐵以經費籌措困難未予同意。1952年3月15日，在省府撥下230萬元專款、地方人士組成「林枋鐵道復軌工程協建委員會」承辦路基土方與枕木道碴的有利情況下，莫衡主持開工典禮。

林枋線的土方總計24000立方公尺、道碴8000立方公尺；橋樑有大橋4座、小橋27座，⁶⁵其中規模最大者為林邊溪橋工程，此橋所需鋼樑21孔，由台中鋼樑廠調集縱貫鐵路所換下的舊鋼樑予以加固、修理而成；鋼軌則抽換宜蘭線舊軌加以應用；⁶⁶車站站房新設北旗尾、水底寮兩座簡易站，修復佳冬、枋寮二站。此外陸續修建有關機務、號誌、電訊設備與各種行車標誌等。

復軌工程原本在1952年9月即可竣工，但因為在枕木供應方面發生問題而有所延宕。18000根枕木的供應在未開工前即決定由協建委員會負責，經林產管理局核准砍伐潮州林區第41林班，該林班可提供枕木13000根，由協建委員會交枋寮鄉公所辦理，枋寮鄉公所再交由業者分砍伐與運輸兩方面承包，並訂立合約，規定在40天內將13000根枕木全數交給鐵路局。但業者卻發生盜售之情事，每每藉故拖延交貨日期，到1952年11月底僅交出5000根，不到總數的三分之一，嚴重影響通車時程。鐵路局為使工程早日完成，抽撥路局備用枕木應急，12月初派高雄工務段鐵路搶修隊，協助復軌工程隊日以繼夜趕工，不致拖延進度。違約的廠商已由枋寮鄉公所呈屏東縣政府，交警

⁶⁵ 〈台灣鐵路 屏東線林邊枋寮工程概況〉，《暢流半月刊》第七卷第四期，1952年4月1日，封面裡。

⁶⁶ 玉溪，〈林枋線試車記〉，《路工月刊》第九卷第二期，1953年2月5日，頁29。

察局徹查偵辦。⁶⁷

各項工程修建完竣，1953年1月16日正式通車，每日往復十次列車。⁶⁸林枋線通車後，該地交通情形轉變，運輸重心由公路轉為鐵路，公路局所轄省道林邊至水底寮公路，失去重要價值，呈請交通處自隔年起恢復為縣道，交回屏東縣政府管理。⁶⁹

省主席吳國楨因公務繁忙，通車典禮延至2月9日舉行。吳國楨主持典禮時宣稱，省府將在本年內或下年中延長林枋路至楓港，以資逐步完成環島鐵路鋪築，諭令交通處長侯家源及鐵路局長莫衡著手勘察。⁷⁰屏東縣議會第二屆大會對鐵路延長案討論甚詳，為使工程付諸實行，特通過組織「促進委員會」，公推縣長張山鐘為主任委員、議長林石城為副主任委員，建設局長康玉湖、議員葉登祺、陳振茂等為委員。⁷¹

1954年6月，省議員潘福隆在台灣省臨時省議會第一屆第四次大會詢問莫衡，希望莫衡能實踐吳國楨的諾言，繼續增築鐵路，並指出枋寮以南路線「為時已久，尚未實施，人民甚感失望」，希望台鐵能有積極作為。不過莫衡回覆潘福隆，枋寮楓港線已經過初步踏勘，工程經費約新台幣3230萬元、美金46萬元，以政府財力支絀的情形，目前難以辦到，加上沿線人口稀少、物產缺乏，公路運輸足以承擔，暫無興築鐵路的必要。⁷²

1955年，台灣鐵路工會選出的國民大會代表鍾秋焚在國大年會時，以經濟開發、移民墾殖、軍事需要、貨暢其流等考量，建議政府興建台東至枋寮

⁶⁷ 〈從心底洋溢喜悅 營火車往來林枋〉，《聯合報》第四版，1953年1月14日。

⁶⁸ 中國交通建設學會編輯委員會，《三年來之交通事業概況》，（台北：中國交通建設學會編輯委員會，1953），頁760-761。

⁶⁹ 〈林邊水底寮公路 明年恢復為縣道〉，《聯合報》第四版，1953年2月27日。

⁷⁰ 〈吳主席昨飛屏東 主持林枋路通車典禮 預定今日下午返台北〉，《聯合報》第三版，1953年2月10日。

⁷¹ 〈林枋鐵路延至楓港 屏各界籌議促成 促進委員會已告成立〉，《聯合報》第三版，1953年2月18日。

⁷² 台灣省臨時省議會秘書處，《台灣省臨時省議會大會專輯》，（台北：台灣省臨時省議會秘書處，1954），頁681。

之鐵路、拓寬東線鐵路，並援引石門水庫之例，將工程費用列入中央政府四年經濟計畫內、商洽美援，以利辦理。⁷³

雖然鍾秋焚的建議並未獲得政府積極回應，但可從鍾秋焚及各界人士的建議與行動看出林枋線完工後，各界對之期望甚殷，不只再往南延伸，更希望能與東線相結合、連成一氣，發展成爲環島鐵路，惜因爲政府資金的缺乏、公路尚能承擔鐵路未敷設段之運輸需求，未能立即新建鐵路。

三 經建發展需要新築路線者：內灣線、神岡線、東勢線、其他側線

(一) 內灣線

竹東支線於1947年完工後，橫山、內灣、尖石等地居民呼籲台鐵將竹東支線往山地延伸，經過台鐵派員探測沿途人口、農林資源後，於1949年4月20日完成測量工作，同年5月16日成立「內灣支線工程處」，7月10日正式開工，莫衡局長在竹東車站舉行破土儀式，省府委員劉兼善、經濟合作總署中國分署台灣辦事處鐵路顧問吉爾(C.A.Gill)及各界代表約400人共襄盛舉。⁷⁴

在開工典禮紀念冊中，提及內灣線的興建價值不但裨益民生，若未來完工後，再往東延至嘉樂牌，則深入煤場、林場；北自十分寮（後改名：合興）拓展至馬福，則肥料、水泥原料可從礦區直接輸入工廠；若能從十分寮北經關西過石門而到桃園，與縱貫線銜接，不僅土肥礦豐之關西頓改舊觀，而石門水庫之偉大工程亦可早竟事功，此資源產地之交通網，至時將告形成。⁷⁵

不過施工期間因物價波動、預算不敷，工程未能按照預定進度推進，1949

⁷³ 〈路工之聲〉，《路工月刊》新十五卷第四期，1956年4月5日，頁21-22。

⁷⁴ 〈路局新造客車試車 內灣支線開工典禮 昨上午竹東車站舉行儀式〉，《中央日報》第三版，1949年7月11日。

⁷⁵ 齊魯道，〈台鐵重光四周年〉，《路工月刊》新二卷第四期，1949年10月31日，頁7-8。

年3月所編之工程費用所需外匯材料277000美元、台幣260億元⁷⁶（折合新台幣65萬元），但7月開工後不久就已用罄，形成半停工狀態，新編追加預算為新台幣546萬元，於11月中旬批准後始積極趕工。⁷⁷1950年12月築路工程抵達合興，省主席吳國楨蒞臨剪綵。合興至內灣段於1951年初繼續興築，大部分工程交由兵工承辦，動員官兵多時達1500餘人，⁷⁸施工期間復受雨季災害阻礙以及工程款項支絀的影響，延至1951年8月底完工通車。原本的竹東支線併同新修之路段，改稱內灣線，內灣線的完工，使竹東、橫山地區的礦業資源得以迅速開發、帶動工業發展。內灣線興建過程備嘗艱辛，為使後人珍惜此一在國家經費拮据下完成之鐵路，台鐵在內灣車站月台設立通車紀念碑，莫衡題字「筆路開基」，並撰述興建過程、永誌不忘。

內灣線通車後，1955年地方人士仍希望台鐵繼續延伸，及於尖石的嘉樂牌，但鐵路局派員探勘後呈報行政院經濟安定委員會決定是否增建，最後該會以「尚非急需」、「建築費用龐大、政府無力投資」回應；⁷⁹1957年5月4日，桃園、新竹兩縣人士成立「中興鐵路建設促進委員會」，提出四點興建理由：軍事價值、工業資源與礦產開發、有助於內灣線的收益、有助於勞力運用。路線從縱貫鐵路中壢站深入山地，經龍潭、平鎮、石門、關西，抵達內灣線的合興站，銜接內灣線連至新竹。全長約34公里、以每公里新台幣200萬元計，工程費用總計6800萬元，促進會統計，「中興鐵路」完工後將能為沿線鄉鎮（竹東、中壢不計）帶來物產的輸出、人口的增加、農林礦業的增產。⁸⁰

雖然促進會滿懷希望，在報端刊載省府將編列預算，商請農復會補助，並配合地方政府預算，準備一年完工。但實際上「中興鐵路」因款項過於龐大，政府無力支應而未開工。「中興鐵路」的意義在於當時人民與地方政府

⁷⁶ 葉惠芬編，《陳誠先生從政史料選輯：台灣省政府委員會會議紀錄》，（台北：國史館，2007），頁230。

⁷⁷ 台灣省新聞處編印，《台灣鐵路》，（台北：台灣省新聞處，1950），頁18。

⁷⁸ 中國交通建設學會編輯委員會，《三年來之交通事業概況》，頁760。

⁷⁹ 楊森豪，〈內灣線鐵路興築始末芻記〉，《鐵道情報》第176期，2007年3-4月號，頁86-87。

⁸⁰ 黃世佩，〈「中興鐵路」興建計劃〉，《公論報》第四版，1958年1月24日。

重視鐵路通過沿線將帶來產業開發、經濟繁榮的願景，惟整地、購料、人工樣樣需款，此外天候與路線因素促進會並未納入是否遲滯工期的考量，雖有熱忱推動，但遇中央政府財政困難、美援觀望的情況下最終難以為繼。

(二) 神岡線

神岡線由山線的潭子站分出，向西經社口而抵達神岡，台鐵於1956年6月15日開始測量，成立「神岡支線工程處」，特派工程司王樹忱擔任工程處主任。神岡線正線9.130公里，另築1公里的倉庫線，是為第一期工程，同年12月15日開工。

第一期工程計大小橋樑25座、涵管60座、虹吸管21座、明渠118座、平交道19處，除在潭子站增建側線兩股外，另設社口號誌站、神岡車站。路線坡度最大為千分之12、彎道最小半徑為200公尺。

神岡線號誌及鋪軌工程，於1957年8月15日完成，8月16日以大型蒸汽機車試車成效良好，8月21日正式開放辦理整車貨運業務。⁸¹

台鐵興建神岡線，主要目的是運送清泉岡空軍基地與海軍陸戰隊的軍用物資，係軍事用途，故第一期工程結束，正式通車時，並未開放客運與零擔貨物。⁸²1958年8月23日傍晚，中共砲擊金門，意圖斷絕金門海、空援助，新建完成的神岡線立即發揮軍事補給的功能，軍需品載至神岡後，再轉往清泉崗，以空軍空投物資，解決金門被封鎖的困境。⁸³

此後，第二期工程低調且秘密展開，從神岡向西繼續延伸至清泉岡、油庫，清泉岡站距離潭子站12.1公里，國音電碼代號簡稱「< <<」，自1964年6月6日起實施，油庫站為神岡線的終點站，距離潭子13.4公里。⁸⁴神岡線截至

⁸¹ 〈本路新建神岡支線 工程已告完成〉，《業務通訊》第23號第3版，1957年9月1日。

⁸² 〈半月大事紀要〉，《業務通訊》第23號第3版，1957年9月1日。

⁸³ 陳樹曦，〈陳樹曦回憶錄（二）：台鐵運務處長十三年〉，《中外雜誌》，第57卷第2期，1995年2月，頁74。

⁸⁴ 楊鵬飛，〈台灣區鐵道古今站名詞典：台灣鐵路史〉，（台北：楊鵬飛，1999），頁123。

1999年7月1日停駛前，始終籠罩在一片軍事色彩中，未開放客運。2004年5月，台中縣政府將原有路線改建為腳踏車道，命名「潭雅神綠園道」，將往昔支線鐵路轉化為健康休閒的綠色長廊。⁸⁵

（三）東勢線

東勢為台灣中部一大重鎮，亦為豐原與山地各鄉村之貨物集散地，日治時期因開發八仙山林場、興築天冷發電廠的關係，曾計畫鋪設鐵路至豐原，據省議員賴森林、陳水潭所言，已鋪設路基，但因戰爭關係而未再修築，建議台鐵應恢復予修築。⁸⁶

交通處派員實地勘查後，認為豐原東勢間如欲鋪設鐵路，需用鋼軌1000噸、鋼樑570噸，鋼料款項約美金32萬元；工程費用約台幣400萬元，所費甚鉅。加上八仙山林場本身就有鐵路直通豐原，終點站土牛僅與東勢相隔大甲溪、一橋之隔，兼營客貨運輸已然足夠；公路方面，豐原東勢間本身就有公路汽車暢通，對於行旅交通十分便利。由台鐵興建鐵路聯絡豐原東勢，並非急務，且台鐵財力支絀，籌措款項困難，因此暫從緩議。⁸⁷

自從中豐公路及大雪山公路完工，及中部橫貫公路興建後，東勢的商業日漸繁榮、人口日益增加，為適應將來交通進一步的發展，以及配合正在興建「達見水壩」運輸上的需要，交通處同意興建，並列為1958年度台灣省「六大建設」之一，台鐵成立「東勢支線工程處」，以正工程師兼台北工務督導區主任鍾震瀛主持，1958年3月14日破土動工，為預期將來該線運輸量龐大，建築標準均按照「甲級路線」辦理，與縱貫鐵路的標準相同。

東勢線以台中縣政府所在地：豐原為起點，沿大甲溪上行，經石岡抵達東勢，全長14.1公里，主要工程計為大橋3座、小橋13座、隧道1座、涵洞26

⁸⁵ 台中縣觀光旅遊導覽網 潭雅神綠園道簡介 http://tt.taichung.gov.tw/county/cht/item_bicy3.jsp 取得資料日期：2010年6月8日。

⁸⁶ 《台灣省臨時省議會公報》第一卷第三期，頁185；第一卷第四期，頁240。

⁸⁷ 《台灣省臨時省議會公報》第一卷第四期，頁241。

座、明渠45座、混凝土水管56座。路基完工後，其有坍塌堪慮或排水不良處，均加蓋護坡和砌石邊溝，以期一勞永逸。⁸⁸工程費用總計2550餘萬元，其中755萬元由鐵路局自籌、1000萬元由省府墊借、800萬元則由台灣銀行借貸，通車後分五年償還。

省府估計東勢線完工後，大雪山木材的運費，每年節省170萬至570萬元；民間物資運輸費用，每年可節省160萬元；正在計畫中的達見水壩，用料估計110萬噸，其中豐原至東勢間改為鐵路運輸，則運價差額可節省2600萬元，足以興建這條鐵路而有餘。⁸⁹

東勢線開工後進展順利，1958年12月16日試車，成效良好，1959年1月12日舉行通車典禮，由省主席周至柔親臨東勢主持，交通處長譚嶽泉、鐵路局長莫衡、副局長修城、工務處長鄭海柱、省議會副議長謝東閔、台中縣長林鶴年等人隨行，東勢鎮各界對鐵路通車報以熱烈歡迎，組成隊伍化裝大遊行，還包括民間鼓吹、古裝扮車、八仙慶祝、雙疊高舞獅、反共化裝宣傳隊等，由站前廣場出發，繞場一週後遊行全東勢，爆竹歡呼聲高入雲霄，破東勢歷年來任何大典盛況記錄。⁹⁰

此後每天行駛之列車，計旅客列車八往復、客貨混合列車兩往復，為方便通勤旅客搭乘，1959年7月16日，在豐原算起之9.3公里處，設梅子招呼站；1961年1月4日，在豐原起之3.4公里處，設朴口簡易站，⁹¹因此東勢線設四站：朴口、石岡、梅子、東勢，以石岡為上下行列車交會站。

東勢線營運32年，1991年8月31日開出最後一班列車後停駛。東勢線沒落的原因在於大雪山的林業資源枯竭，加上公路的競爭，導致客源流失、財務虧損。⁹²廢置一段時間後，台中縣政府將原有路線整修，並規劃為腳踏車

⁸⁸ 〈莫衡局長報告建築經過〉，《聯合報》第三版，1959年1月13日。

⁸⁹ 周至柔，《台灣省政展望》，（台北：台灣省新聞處，1959），頁48。

⁹⁰ 〈本路東勢支線 十二日舉行通車典禮〉，《業務通訊》第56號第1版，1959年1月16日。

⁹¹ 楊鵬飛，《台灣區鐵道古今站名詞典：台灣鐵路史》，（台北：楊鵬飛，1999），頁122。

⁹² 蘇昭旭，《台灣鐵路環島風情 特殊路線篇》，頁34。

道，2000年11月15日完工啓用，命名為「東豐自行車綠廊」，是全台第一個由廢棄鐵路改建的腳踏車專用道，成為台中縣假日休閒的知名景點。⁹³

(四) 其他側線

為配合農林工礦各項經濟事業的推展，台鐵不只修築內灣、東勢線辦理客貨業務，自1948年起至1960年，共修築57條、總長40899公尺的側線，⁹⁴多數的里程都不長，在一公里以內，不辦理客運，由台鐵幹、支線車站分歧而出，延伸至工廠、電廠、港口以便輸送貨物，茲將若干長度在一公里以上的重要側線表列如下：

表3-3 台鐵一公里以上的重要貨運側線

單位：公尺

側線名稱	分歧站	完成年份	長度
台灣水泥公司竹東廠支線	竹東	1948	1,951.28
台灣肥料公司第一廠蘇澳石礦支線	蘇澳	1951	1,679.00
台肥公司基隆第一廠支線	基隆	1951	1,414.85
中國石油公司高雄煉油廠支線	左營	1951	1,019.15
高雄硫酸銹廠臨港支線	高雄港	1953	2,463.18
台灣肥料公司第二廠南港支線	南港	1955	1,561.00
基隆外港特種貨物碼頭聯絡線	基隆	1955	3,000.00
中國人造纖維公司竹南廠支線	竹南	1955	2,343.84
嘉新水泥公司岡山支線	岡山	1956	2,496.00
高雄港電力公司南部發電廠支線	高雄港	1956	2,085.80
亞洲水泥公司九讚頭支線	九讚頭	1958	1,108.21
高雄硫酸銹廠增設側線	高雄港	1959	1,185.00
大雪山林業公司側線	東勢	1960	2,670.12

資料來源：交通部交通研究所，《中華民國三十九年至四十九年交通年鑑合編本》，（台北：交通部交通研究所，1961），頁437。

⁹³ 台中縣觀光旅遊導覽網 東豐自行車綠廊簡介 http://tt.taichung.gov.tw/county/cht/item_bicy3.jsp
取得資料日期：2010年6月8日。

⁹⁴ 交通部交通研究所，《中華民國三十九年至四十九年交通年鑑合編本》，頁436-437。

第五節 鐵路與黨政關係

中國國民黨在鐵路中建立政黨組織，可以追溯至1923年，該年12月8日，國民黨臨時中央執行委員會於廣州召開第十五次會議，通過粵漢鐵路公司事務督辦陳興漢提案，在該公司組織區分部，並公推鄧澤如、孫科、馮自由、謝英伯等委員前往辦理各職員加盟入黨登記及選舉事項；12月10日，粵漢鐵路特別區分部成立，是為國民黨正式成立的第一個產職業黨部，由陳興漢擔任特別區分部主席。⁹⁵此後，隨著國民黨控制地域的增加，鐵路黨部組織也一併延伸，不但招募黨員，也將控制向下延伸至工人階層。

戰後，鐵路黨部亦來台發展組織、招募黨員，1946年5月1日成立「台灣省鐵路特別黨部」，由鐵路管理委員會主任委員陳清文擔任黨部主任委員、吳國信擔任書記長。⁹⁶

國共內戰於1949年落幕，中國大陸全盤易手，政府暨國民黨組織撤退至台灣，蔣介石於1950年3月1日「復行視事」、重掌政權，有鑑於國民黨在內戰中組織渙散、紀律蕩然、對領袖的輕蔑，國民黨於同年7月18日第240次常務委員會通過〈本黨改造案〉，成立「中央改造委員會」，蔣介石任命陳誠、張其昀、張道藩、谷正綱、鄭彥棻、陳雪屏、胡健中、袁守謙、崔書琴、谷鳳翔、曾虛白、蔣經國、蕭自誠、沈昌煥、連震東、郭澄16人為改造委員，並由改造委員會接管第六屆中央執行委員會、中央監察委員會，停止其職權，⁹⁷冀望如此「由上而下」的革新，貫徹蔣介石的意志，因應時代變局與共產政權「血洗台灣」的軍事威脅。1950年12月，「台灣區鐵路黨部改造委員會」成立，直屬國民黨中央、進行改造，人事概況如下表：

表3-4 台灣區鐵路黨部改造委員會名單

⁹⁵ 中國國民黨台灣區鐵路黨部委員會，《中國國民黨鐵路組織六十年大事紀要》，（台北：中國國民黨台灣區鐵路黨部委員會，1983），頁1。

⁹⁶ 〈鐵路黨部來一日成立〉，《民報》第二版，1946年4月26日。

⁹⁷ 許福明，《中國國民黨的改造》，（台北：正中，1986），頁62。

職銜	姓名	
主任委員	莫衡	
書記長	章鶴年	
委員	莫衡、陳志超、黃其欣、簡文發、楊澤球、吳竹性、林直中、王人志賢、徐進福、張春範、黃叔喬	
總幹事	第一組：戴問梅	第二組：李丙心
	第三組：馮如玉	第四組：王佐才
紀律委員會常務委員	楊澤球	
財務委員會常務委員	劇慶德	

資料來源：中國國民黨台灣區鐵路黨部委員會，《中國國民黨鐵路組織六十年大事紀要》，（台北：中國國民黨台灣區鐵路黨部委員會，1983），頁45。

台鐵改造委員會成立後，於1951年1月起辦理「黨員歸隊」，以宣傳、勸導、訪問方式進行，此外調整劃編區黨分部，迄同年6月15日止，劃分14個區黨部、5個直屬區分部、171個區分部、1011個小組。黨員方面，自1951年至1957年，黨員占全體員工的百分比詳如下表：

表3-5 台灣區鐵路黨部黨員占全體員工比例

單位：人

年度	黨員	全體員工	比例
1951	7923	20528	38.59%
1952	8009	20765	38.56%
1953	9207	20510	44.89%
1954	9995	20900	47.82%
1955	10253	22172	46.24%
1956	10156	22219	45.70%
1957	10077	22526	44.73%

資料來源：黨員數據引自：龔宜君，《「外來政權」與本土社會——改造後國民黨政權社會基礎的形成（1950-1969）》，（台北：稻鄉出版社，1998），頁107；全體員工數據引自：交通部交通研究所，《中華民國三十九年至四十九年交通年鑑合編本》，頁428。

由上表可知，黨員比除了在1951、1952年略低，其他年度都有44%的比例，接近半數。1951年底，台灣區鐵路黨部完成「改造」，1952年1月17日成立第二屆台灣區鐵路黨部委員會，莫衡擔任主任委員、章鶴年為書記長。

國民黨各黨部不只招募黨員，擴大黨員在社會各團體的比例，藉以「滲

透」台灣社會之外，⁹⁸還包括輔選黨員參與公職、拓展在各級民意機關的勢力，並透過有效動員贏得選舉，如1954年2月提名黨員盧繼竇參加台灣省第二屆臨時省議會高雄市選區選舉，順利當選；同年10~12月辦理台灣省第三屆縣市議員補選，提名王習孔、李丙心、沈應松參加台北市議員選舉，王人志賢參加嘉義縣議員選舉，亦順利當選。⁹⁹

鐵路黨部最重要的工作為宣傳、執行國民黨交辦的各種事務，達到「黨務」與「業務」合而為一的「黨業結合」功效，在此以1953、1954兩年巡迴全台的「反共抗俄列車」為例，說明「黨業結合」的實效。

1953年，鐵路黨部奉中國國民黨中央委員會第四組令，籌辦開行「反共抗俄宣傳列車」，巡迴各地、加強宣傳，激起民眾反共抗俄之情緒，由鐵路黨部委員林直中主持，下設廣播組、電影組，各派專人負責。經過林直中的接洽，台鐵調撥大型篷車、貨車數輛，將其內部改裝布置，陳列圖片、書刊等物品；台灣省教育廳交響樂隊與列車同行，在沿途停車展覽之城鎮演奏並教唱反共抗俄愛國歌曲，此外派有隨車播報員一人，專司播報節目及插播簡短演講詞。準備的節目，計有電影、交響樂、歌唱及舞蹈等多種。¹⁰⁰

準備就緒後，1953年8月1日，在台北預演，8月2日上午十時在台北車站貴賓室前舉行授旗開車典禮，由省主席俞鴻鈞主持，俞鴻鈞認為要求得政治上的輝煌成果，必須得到廣大民眾的支持，期望宣傳列車能夠深入民間，發揮最大的宣傳效果。參加典禮的貴賓有中央評議委員何應欽、立法院長張道藩、交通部次長柳克述、省交通處長侯家源以及曾虛白、谷鳳翔、堯樂博士陳仙洲、張彼德等人，國民黨中央黨部第四組主任沈昌煥報告舉辦反共抗俄列車列車的意義與籌備經過，對參加此次宣傳工作人員加以讚揚。¹⁰¹

⁹⁸ 龔宜君，《「外來政權」與本土社會——改造後國民黨政權社會基礎的形成（1950-1969）》，（台北：稻鄉出版社，1998），頁104。

⁹⁹ 中國國民黨台灣區鐵路黨部委員會，《中國國民黨鐵路組織六十年大事紀要》，頁53、56。

¹⁰⁰ 中國國民黨台灣區鐵路黨部委員會，《中國國民黨鐵路組織六十年紀念文集》，（台北：中國國民黨台灣區鐵路黨部委員會，1983），頁117。

¹⁰¹ 記者，〈深入民間的宣傳列車〉，《路工月刊》第十卷第三期，1953年9月1日，頁33。

典禮完畢，上午十一時三十分，列車南下前往高雄，自8月2日起，依次在高雄、屏東、林邊、枋寮展覽表演後，再北上至台南、隆田、新營、嘉義、斗南、斗六、二水、水里、員林、彰化、大甲、台中、豐原、苗栗、竹南、新竹、竹東、中壢、桃園、板橋、華山、台北、新店、北投、淡水、基隆、瑞芳、宜蘭及蘇澳等鐵路沿線鄉鎮，達成反共抗俄的政令宣傳任務後，9月2日返回台北宣告結束，連同8月1日的預演，歷時33天。

宣傳列車所到之處，除舉行圖片、書刊與文件展覽外，並利用當地中山堂、體育場或廟前廣場表演節目及放映電影；地方各機關學校、文化團體亦參與演出。列車在8月16日抵達台中時，除了開放民眾自由參觀，並在省立圖書館展覽反共照片，晚間有晚會、電影、話劇、管弦樂及歌舞等節目。¹⁰²由於展覽資料多而精采，表演節目及放映之電影為觀眾喜愛，加上地方團體配合演出節目，所到之處觀賞民眾絡繹於途、收效宏大。

第二次反共抗俄宣傳列車於1954年4月著手籌備，仍由鐵路黨部委員林直中帶隊並負責主持宣傳列車一切事宜，派運遴閣為副領隊。此次使用蓬車、貨車八輛加以改裝，充實展覽內容，照片方面包括國民大會選舉第二任總統、副總統與就職典禮照片，也包括一萬四千名「反共義士」返台接受表揚等最新時事放大照片；書籍方面則先後收到各界捐贈的書刊三十萬餘冊，可供沿途散發宣傳。另有道具車裝載節目所需之各項道具，並有隨時可供表演的小型活動舞台。¹⁰³

表演項目有反共義士在韓國英勇奮鬥為主題的話劇「義薄雲天」，以及激發從軍報國熱潮為主題的歌唱「鄉戀曲」，此外還有國劇、舞蹈、音樂等表演項目。搭乘此次宣傳列車的工作人員有二十餘位，其中包括兩位反共義士：陳永華、張漢澄。¹⁰⁴

1954年5月24日上午，宣傳列車在台北站舉行授旗典禮，在省主席俞鴻

¹⁰² 〈反共宣傳列車昨晨到達台中〉，《聯合報》第三版，1953年8月17日。

¹⁰³ 中國國民黨台灣區鐵路黨部委員會，《中國國民黨鐵路組織六十年紀念文集》，頁118。

¹⁰⁴ 中國國民黨台灣區鐵路黨部委員會，《中國國民黨鐵路組織六十年紀念文集》，頁119。

鈞、交通部政務次長柳克述、中央黨部第四組主任沈昌煥、新聞局長吳南如等黨政要員致詞之後，往南出發，¹⁰⁵前往鐵路沿線鄉鎮包括：新竹、竹南、通霄、大甲、清水、沙鹿、彰化、員林、斗六、斗南、嘉義、新營、隆田、台南、左營、高雄、鳳山、屏東，再折返北上至台中、豐原、苗栗、桃園、板橋、宜蘭、蘇澳，接著改以汽車載運人員及展覽資料經蘇花公路至花蓮及台東展覽，東線宣傳結束後，回到蘇澳再經鐵路開往基隆宣傳，7月2日返回台北。

1954年的反共抗俄宣傳專車與前一年相較，無論是展示之圖片、資料，或表演之節目種類，比前一年豐富、精彩，加上媒體的宣傳，民眾想一睹「反共義士」的丰采，使得宣傳專車更有可看性。¹⁰⁶

1953、1954兩年的反共抗俄宣傳專車充分表現台鐵與黨部間的密切配合，發揮「黨業結合」的效果，在官方掌握大眾傳播、對外資訊閉鎖的1950年代，一般民眾對國內外政情、共產陣營動態只有透過國民黨的宣傳才得以瞭解，相當程度灌輸台灣人民「忠黨愛國」之意識，且列車巡迴全台、在各大城鎮間駐點停留，每每吸引參觀人潮，不只是宣傳，也是透過動員的成果。

小結

在1949年的時代動盪中，莫衡來到治安較為安謐的台灣，應陳誠之邀接任鐵路局長，發揮專業長才。在安置從中國大陸逃難來台的鐵路人員方面，雖然台鐵有員額限制，但莫衡儘量依照這些人員的學經歷與鐵路黨部的指示酌量安插，此外，並奉命分發就業學生、退除役官兵、其他機關編遣人員入局服務，使台鐵員工總數在1951年起突破兩萬大關，本省籍與外省籍的員工亦穩定成長，維持在88:12或89:11的比例。

在日償物資的分配上，除了借調人員至生管會、接運賠償物資外，也得

¹⁰⁵ 〈反共抗俄鐵路宣傳列車第二次出發〉，《暢流半月刊》第九卷第八期，1954年6月1日，封面裡。

¹⁰⁶ 中國國民黨台灣區鐵路黨部委員會，《中國國民黨鐵路組織六十年紀念文集》，頁119。

到相當數量的生產器具，有助於生產與業務的推進，不過不合用的小工具數量亦有800種、39169支，台鐵透過標售後仍有609種、26215支截存，最後在1967年當交由省府專案小組標售、報廢。

1949年下半年，台鐵應交通部的要求派段品莊至廣州、張鵬程至香港「搶運」鐵路物資，避免為中共所用，廣州於10月中旬淪陷，有大批的物資無法及時運出，所幸若干廣州機廠的設備順利遷台，投入生產；至於香港、九龍的物資，由於戰局已不利於國民黨當局，10月底張鵬程就遭遇碼頭工人不配合之情事；11月中國、中央兩航空公司總經理與資源委員會駐港員工投共後，對國民黨控制的交通事業、實業部門有摧枯拉朽的影響，加上香港當局雖未承認中共政權，但對媒體報導「起義」之事不加限制，適足影響人心觀感，因此兩航無法再輸運物資，香港碼頭工人、搬運工人受左派份子影響拒絕替台鐵裝卸鐵路物資來台，搶運鐵路物資之事功敗垂成。

在拓展營業路線方面，主要有三種方式：接收民營路線、修復舊線、經建發展需要新築路線。莫衡奉省政府指示，接收民營台北鐵路公司新店線的人員與設備，收為局營路線，煤礦運輸為新店線的主要收入，帶動新店的發展，1958年新店線實施「特定票價」，簡化票價及發售手續，對台鐵是一項新創舉。不過自1950年代中期起，台北市區鐵路遷移計畫就有拆除部分新店線鐵路的議論，後來並未實行；1960年台北—新店公路的使新店線的拆除浮上檯面，雖然當地煤礦業者極力反對，但在公路客運競爭下每年新店線300多萬元的虧損以及台鐵新建中和線取代業者運煤需求的情況下，新店線在1965年3月停駛、拆除，成為台鐵最早停駛的一條支線。

1953年台鐵修復日治末期拆除的林枋線、1951年完成內灣線、1957年基於軍事需要修築神岡線、1959年東勢線通車。此外，為配合農林工礦之經濟事業推展，台鐵至1960年底為止，修築57條、總長40899公尺的貨運側線延伸至工廠、電廠、港口，以利貨運流通。

值得注意的是，林枋線、內灣線落成通車後，地方人士與省議員都希望台鐵繼續增築，林枋線有延長至楓港，甚至及於台東、銜接東線的呼聲；內

灣線則有更往內山延伸或新築「中興鐵路」的建議，可見當時人們對鐵路經過鄉鎮、輸出物資、帶動當地繁榮的渴望，但台鐵基於興建上述路線早已舉債累累，加上財政吃緊、專業評估後認為公路可代替鐵路之不足，並未同意繼續增建；東勢線在興建前幾年，台鐵也是認為無興建之必要，賴當地公路運輸及八仙山林鐵即可。由此可知延伸路線，不只要有當地居民的支持、實際客貨運輸的需要，主觀上還要有財源的挹注，方能克其功。

在黨政關係方面，台鐵自1946年5月1日成立「台灣省鐵路特別黨部」，由鐵路管理委員會主任委員陳清文擔任黨部主任委員、吳國信擔任書記；郎鐘駉擔任鐵路局長期間，並未擔任主任委員，依舊由陳清文擔任。1950年國民黨進行「改造」，鐵路黨部亦配合辦理，辦理「黨員歸隊」，以宣傳、勸導、訪問方式進行。

此外調整劃編區黨分部，積極鼓勵台鐵員工入黨，比例從1951年的38.59%到1954年的最高峰47.82%，擴大黨員在台鐵的比例，藉以滲透台灣社會，達到「黨務」與「業務」合而為一的「黨業結合」功效。1953、1954兩年台鐵配合國民黨中央黨部的指示，開行「反共抗俄列車」，第二次還抵達東部宣傳，在官方掌握大眾傳播、對外資訊閉鎖的1950年代，一般民眾對國內外政情、共產陣營動態只有透過國民黨的宣傳才得以瞭解，相當程度灌輸台灣人民「忠黨愛國」之意識，且列車巡迴全台、在各大城鎮間駐點停留，輔以各類型的表演，透過動員吸引可觀的參觀人潮，達到宣傳的目的，為「黨業結合」的具體表現。

第四章：美援業務之推展

本章擬探討台鐵申請美援之業務，先從台鐵本身的負擔申論，探討台鐵有哪些負擔，對本身的財務有何影響？台鐵何時申請美援、對美援顧問的交流互動情形如何？當時選派主管出國考察，考察之手續、地點、內容，以及主管返台後的感想為何？再敘述美援台鐵的電氣號誌與機客貨車種類、所需經費，以及這些機具設備在申請，及使用的過程中是否平順？最後帶給台鐵何種影響？均為本章關懷的課題。

第一節 台鐵的負擔及其應變

一 台鐵的負擔

(一) 盈餘繳庫

台鐵屬於省營事業，並非營利組織，按照台灣省政府規定，每年客貨運輸盈餘要繳交省庫，藉以充裕省府財源，外界多以「省政府的搖錢樹」¹視之。

¹ 楊蓮生，《診療秘話六十年》，（台北：元氣齋，2008），頁84。

這項「盈餘繳庫」早在 1946 年即已施行，當年稍有盈餘，解繳庫款舊台幣 5293380 元；²1949 年起，全年度預算總額以 12 個月平均分攤，無論盈虧與否需於當月 15 日前繳足。省府並未考量台鐵調整員工待遇的實際情形與材料上漲、維持行車與救災搶險在在需款的困難，以致台鐵「路帑渴蹶」，1949 年 5 月仍被省府催繳 4 月份應解之盈餘 1666666 元，台鐵希望運價機動調整後再行補繳，但省府以「庫需孔急、未便再延」為由拒絕。³1950 年開始，每年繳交的盈餘數額如下表所示：

表 4-1 台鐵歷年盈餘繳庫數額

單位：新台幣元

年別	台鐵繳交數額	交通機關總數 ⁴	台鐵所占百分比 ⁵
1950	19,430,633.58	32,858,961.89	59.13%
1951	29,828,269.34	46,085,228.62	64.72%
1952	30,000,000.00	45,643,979.57	65.72%
1953	30,000,000.00	49,601,504.93	60.48%
1954	30,000,000.00	57,568,150.73	52.11%
1955	26,000,000.00	59,620,636.21	43.61%
1956	26,000,000.00	67,632,022.46	38.44%
1957	26,000,000.00	93,194,076.36	27.90%
1958	26,000,000.00	79,939,752.17	32.52%
1959	36,000,000.00	84,851,483.65	42.43%
1960	36,000,000.00	101,951,010.97	35.31%

資料來源：交通部交通研究所，《中華民國三十九年至四十九年交通年鑑合編本》，（台北：交通部交通研究所，1961），頁 67。

由上表可知，台鐵在各交通機關中繳庫金額的比重極高，在中華民國政府遷台後幾年，都在 50% 以上，對當時中央政府財政拮据、發展工業所需之資金缺口的挹注有重大貢獻，但從台鐵本身的角度而言，上繳省庫（或中央）的金錢，上級單位並未再回撥給台鐵，而是移為他用，致使本身無多餘經費針對

² 交通部台灣鐵路管理局檔案，案名：本局應解庫款案，檔號：0038/112.7/11，1949年9月3日。

³ 交通部台灣鐵路管理局檔案，案名：本局應解庫款案，檔號：0038/112.7/11，1949年6月14日。

⁴ 交通機關除台鐵外，計有：台灣省公路局、電信總局、郵政總局、招商局、台灣航業公司、新中國工程打撈公司、基隆港務局、高雄港務局。

⁵ 算至小數點後第五位四捨五入。

鐵路設備、員工福利等問題加以改善。

鐵路工會選出的省議員李丙心就在省議會總質詢時建請省主席周至柔免除解繳省庫的款項，以免台鐵虧損，但周至柔表示：

至年終決算時，倘若鐵路仍是虧損，則繳庫之款可以豁免。不過，公營事業機構的虧損，絕不能由政府補貼，應該由公營事業機構自行想辦法來彌補。⁶

由周至柔的回覆可知，省府原則上對台鐵因繳庫造成的虧損不予補貼，且意味著台鐵必須設法創造盈餘，才能避免虧損。

(二) 義務負擔

鐵路為公用事業，非私人企業、公司行號以追求營利為目的，而要擔負起相當程度的社會責任，包括客運的通學、通勤，貨運的快速運抵目的地，戰時還要協助軍事運輸，在運價上不能只考慮鐵路的營收，更要考慮穩定物價、安定民生、人民負擔能力，因此在客運方面，針對軍人、學生、公教人員；貨運方面針對軍用品及六項民生物品—米、鹽、木材、煤礦、鮮魚、肥料—給予高額優待，形成台鐵的「義務負擔」，茲敘述如下：

1. 客運方面：

(1) 學生定期票

台鐵每日輸運旅客十七萬人，學生就有六萬人，占 35%，針對通勤學生，台鐵發給定期票，國民學校學生票價僅普通旅客票價的 4%、初中以上學生票價為普通旅客票價的 10%。⁷台鐵負擔學生通勤，每日損失 13 萬 932 元，每月

⁶ 梅子，〈會場花絮〉，《路工月刊》第二十二卷第二期，1959年8月5日，頁23。

⁷ 交通部交通研究所，《中華民國三十九年至四十九年交通年鑑合編本》，（台北：交通部交通

損失 392 萬元，累積每年損失 4700 萬元，站在政府立場而言，學生定期票票價低於成本可減輕學生家長的負擔提高偏遠地區學生求學情緒，同時解決學校興建宿舍之經費，動機出於良善。不過票價的低廉卻導致台鐵虧損，無法對鐵路設備做更新，連帶影響員工福利，鐵路工會理事長簡文發於 1953 年 7 月 4 日，偕同常務理事李丙心、林苑明與主任秘書王習孔前往省政府晉謁新任省主席俞鴻鈞，希望針對學生通學票價減收的損失，請省方在省庫或省教育經費項下撥補。不過俞鴻鈞表示：「公營事業機關，應該以不虧本為原則，政府補貼，或是虧本，都是不合理的，所以必須作合理的補救」。⁸

俞鴻鈞的態度相當程度表現政府對公營事業的態度：「不虧本為原則」。但要怎麼做合理的補救呢？則付之闕如；要求政府補貼，非但不合理，且不可能。

- (2) 公教人員定期票：依照普通票價收 4%，按整月發售。
- (3) 軍職人員相關折扣：細分為軍人免費證、軍人半價換票證、軍人定期票、團體軍運半價記帳四種，探究根源，可以說是軍人不購票乘車之惡習導致。軍人不購票乘車在二二八事件前時有所聞，1949 年前後國軍撤退來台，由於待遇不高，且認為鐵路為國家所有，仍沿大陸舊習，以乘車無票為光榮，台鐵查票人員倘嚴格執行，時被軍人毆打、不敢執行查票，影響乘車秩序。⁹

為改善民眾對國軍之觀感，國防部等軍事機關與台鐵多次會商，台鐵勉予同意：因公出差者，由台鐵贈送軍人免費證；非因公出差者，得憑軍人身分，給予軍人半價換票證。並調派憲兵一團駐路護車，風紀逐漸改善，從 1950 年每月平均 40000 件軍人違章乘車

研究所，1961），頁206。

⁸ 本刊訊，〈有關本路業務及員工待遇 俞主席指示四點〉，《路工月刊》第十卷第一期，1953年7月5日，頁35-36。

⁹ 中國交通建設學會編輯委員會編，《三年來之交通事業概況》，（台北：中國交通建設學會編輯委員會，1953），頁767。

事件，至 1951 年減為每月平均 3000 件，1952 年更減至每月平均 600 件。¹⁰此外並發售軍人定期票，照普通車票價收 10%；團體軍運半價記帳自 1950 年起實行，當年計 157 萬餘人、1951 年 107 萬餘人、1952 年 112 萬餘人。¹¹「記帳」者，係記錄應付之帳目，實際上無法收繳也。從以上四種軍職人員相關折扣可知，國軍將大陸時期乘車不購票的不良風氣帶來台灣，台鐵因應此種違章行為，在「執法」與「被打」間不得不做出的妥協。

(4) 普通定期票：購買一個月者，按照普通票價收 75%，兩個月者 70%，三個月者 65%。¹²

2. 貨運方面：

(1) 軍品半價記帳

(2) 民生必需品優待：為安定民生，對於六種民生必需品，照未調整前之舊價再予折扣。米、稻、生番薯減五成計費；穀類（米、稻、生番薯除外）減三成；鮮魚減二成；鹽減四成；肥料減四成；薪炭減二成半計費。¹³

1950 年代中華民國政府軍費支出最高時占總支出的 89.43%（1950 年），1952、1953 年的軍費支出分別占總支出的 73.82%、60.88%，¹⁴在反攻大陸的口號與軍費開支龐大的時代背景下，只能犧牲公營事業。因此，鐵路局、鐵路工會每年要求合理的運價，要求補助或取消義務負擔幾不可得，在「相忍為國」的趨勢之下，台鐵只能自行吸收配合政府減價政策所造成的義務負擔損失。以下為台鐵歷年來客貨運義務負擔的損失：

¹⁰ 中國交通建設學會編輯委員會編，《三年來之交通事業概況》，頁 767。

¹¹ 中國交通建設學會編輯委員會編，《三年來之交通事業概況》，頁 771。

¹² 交通部交通研究所，《中華民國三十九年至四十九年交通年鑑合編本》，頁 502。

¹³ 中國國民黨台灣區鐵路黨部委員會，《台灣鐵路五年來業務概況》，（台北：中國國民黨台灣區鐵路黨部委員會，1955），頁 21。

¹⁴ 審計部，《中華民國四十六年度中央政府總決算審核報告書》，（台北：審計部，1958），頁 41。

表 4-2 台鐵歷年義務負擔損失之營業進款

單位：新台幣元

年別	客運	貨運	總計
1950	33,175,000.00	13,668,000.00	46,843,000.00
1951	72,351,000.00	18,118,000.00	90,469,000.00
1952	978,80,000.00	26,527,000.00	124,407,000.00
1953	109,624,000.00	26,299,000.00	135,923,000.00
1954	105,565,000.00	29,442,000.00	135,007,000.00
1955	112,208,000.00	35,365,000.00	147,573,000.00
1956	113,670,000.00	28,967,000.00	142,637,000.00
1957	125,828,000.00	64,603,000.00	190,431,000.00
1958	115,300,000.00	76,004,000.00	191,304,000.00
1959	136,884,000.00	76,708,000.00	207,592,000.00
1960	160,814,000.00	67,798,000.00	228,612,000.00

資料來源：交通部交通研究所，《中華民國三十九年至四十九年交通年鑑合編本》，頁 505。

在《暢流半月刊》中，常有介紹台鐵義務負擔的篇幅，且用生動的圖表說明減收的款項對台鐵而言，實有重要意義，如 1952 年推估將損失新台幣 9900 萬元，可以購買機車 165 輛、客車 330 輛、貨車 1980 輛、枕木 260 萬根、鋼軌 66000 噸、興建普通車站 198 站；¹⁵1955 年學生定期票減收 5778 萬元，如購客車可購 289 輛、興建 48 車站；¹⁶在貨運方面，用很少的代價就能運送 100 台斤（60 公斤）的貨物從台北到高雄（390 公里）：米 1.26 元、鹽 1.51 元、薪炭 1.89 元、豬 2.52 元、蔬菜 2.52 元、水泥 3.78 元、糖 3.78 元、雞鴨 3.78 元、肥皂 3.78 元、新聞紙 3.78 元、鮮魚 3.98 元、西瓜 4.98 元、香蕉桔子 4.98 元、布 4.98 元。此舉固然對貨商有利，但像軍運品及急迫性高的物品，如：米穀、肥料、鮮魚、薪炭等，有時效性，須快速運達，造成部分商人貨物積壓的情況，若干負擔能力較高的客商不耐久候，轉而尋求汽車運輸，使得台鐵蒙受減價與商人流動的雙重損失。¹⁷

¹⁵ 〈台灣鐵路在國防經濟文化教育方面之貢獻〉，《暢流半月刊》第五卷第五期，1952年4月16日，封底裡。

¹⁶ 〈台灣鐵路對通勤學生之負擔〉，《暢流半月刊》第十三卷第十二期，1956年8月1日，封底裡。

¹⁷ 〈低廉之鐵路運價〉，《暢流半月刊》第十三卷第十一期，1956年7月16日，封面裡、封底裡。

雖然戰後迄於 1960 年台灣社會經濟日趨進步、人民生活水準日漸升高、物價隨之上升，台鐵因應經濟發展的波動，數度調整客貨運價，自 1945 年至 1960 年，客運費率調整 15 次，但每次調整的幅度皆低於物價增長的程度，形成運價與物價脫節之情況，以 1937 年為基數做比較，至 1960 年物價指數已達 34.31 倍，鐵路客運運價指數只有 10.32 倍、貨運運價指數則為 8 倍。¹⁸

根據日本國有鐵道 1956 年統計資料，台灣鐵路之客貨運價為世界各國費率最低的鐵路，客運每人每公里為新台幣 0.16 元、貨運每噸每公里 0.20 元；同時期的日本客運費率折合台幣 0.24 元、貨運費率 0.28 元；美國客運費率 0.64 元、貨運費率 0.32 元；西德客運 0.37 元、貨運費率 0.71 元。¹⁹

日、美、西德等國客、貨運費率皆高於台灣，同一時間台鐵為因應社會的需要，力謀設備擴充與更新，由於運價過低，財務狀況艱困，導致設備增加越多，負擔越重。

二 台鐵應變之道

1950 年代最常見諸於報端或是政府官員對於美援的態度，可以用四個字形容：「自助人助」。意思就是每個單位都要想方設法維持運作，到了方法用盡，才用美援，不要有依賴美援物資的心理。美援申請與物資運達總需要相當長的一段時間，在這段等待的時間台鐵如何維持業務的運作，值得探究。以下為台鐵的應變之道：

(一) 克難節約：

1. 節省機煤消耗：

戰後初期，台鐵除了汽油車之外，絕大多數機車均為蒸汽機車，蒸汽機

¹⁸ 交通部交通研究所，《中華民國三十九年至四十九年交通年鑑合編本》，頁 503。

¹⁹ 交通部交通研究所，《中華民國三十九年至四十九年交通年鑑合編本》，頁 504。

車之用煤，每年耗資4000萬元，占材料費用的30%，如能節省消耗，就能降低成本，對台鐵的財政有莫大的裨益。自1949年底開始，台鐵實施〈機煤節省競賽辦法〉，規定機煤消耗標準量，嚴格實施，並訓練司爐人員投擲煤礦技術，使機煤能完全燃燒，發揮應有的熱效能，施行以來，節約用煤成效顯著、年年進步：1950年運轉用煤每百噸公里4.58公斤，1951年降為4.20公斤，1952年再降為3.87公斤，1953年為3.60公斤、1954年為3.26公斤。²⁰

2. 節省油料消耗：

1954年大型汽油車13輛改裝柴油引擎後，燃料油大為減少，每公里用油從0.6公升減為0.35公升，減少0.25公升，將近一半；油費自1.48元減為0.28元，節省1.2元。1954年下半年（7-12月）柴油車共行駛22萬公里，累計節省油費約26萬元，頗為可觀。²¹

3. 改裝貨車為代用客車：

戰後台鐵客運量激增，但客車數量不足，且有待修繕，自1949年開始，台鐵以貨車改裝為搭乘人數最多的三等客車，加入行駛，稱為「代用三等車」或「代用客車」，以下為1949年至1961年的代用客車數量：

表 4-3 台鐵歷年代用客車數量

單位：輛

年份	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960
數量	89	123	125	104	68	68	68	68	50	50	50	46

資料來源：交通部交通研究所，《中華民國三十九年至四十九年交通年鑑合編本》，頁458、461。

由上表可知，代用客車在1950年代初期達到高峰，推知當時的客運量龐大，帶動代用客車的生產。但台鐵深知這類型的客車畢竟是「代用」性質，性能和舒適度不能和正式的客車相比，而且省議員在質詢時，也指出代用客

²⁰ 中國國民黨台灣區鐵路黨部委員會，《台灣鐵路五年來業務概況》，頁16。

²¹ 中國國民黨台灣區鐵路黨部委員會，《台灣鐵路五年來業務概況》，頁17。

車的缺點，要求台鐵停用。台鐵在美援款項到達後，陸續改用鋼體客車行駛，逐漸將代用客車淘汰，1961年6月，台鐵代用客車全數淘汰。²²

4. 其他方法：

從停用的機車、客車、貨車中，選擇尚可運轉者，即行裝配利用。利用代用品，例如鍋爐煙管以瓦斯管代替；汽缸潤滑油，以蓖麻油取代；連桿、軸箱摻用花生油等方法，恢復鐵路運輸。²³

(二) 妥慎處理廢料：

戰後初期，台鐵廢料星散各地，並未分類堆置，造成廢料失竊、處理困難等問題。之後經過整頓，能改為路用器材者，即加工改製；能與其他生產機關交換路需材料者，即洽商交換，其餘無法自用或交換者，即出售變賣。廢料處理所得之現金收入，用以改善設備、補充急需器材，彌補台鐵財政的虧損。²⁴以機車維修用料為例，其所占台鐵營業用款達9.6%，自1952-1958年間，利用廢料節省用款之情形如下：

1. 鋼屑、白合金屑、油料棉紗等再生利用值855.6萬元。
2. 利用廢鋼軌、廢車架改壓鋼條、鋼筋值267.3萬元。
3. 利用廢舊鋼鐵重新熔鑄值1529.8萬元。
4. 利用廢舊銷子車軸鉸簧鍛冶車輛配件值341.4萬元。

綜上所述，自1952-1958年所節省機車維修用料總計2994.1萬元，將近三千萬元，由此可見節約用料的可觀效益。²⁵

台中鋼樑廠對於廢料運用不遺餘力，例如：修理鋼樑拆下之廢料焊補磨平

²² 〈台鐵觀光火車明參加行駛 代用客車全部淘汰〉，《聯合報》第二版，1961年6月17日。

²³ 王亞心，〈半個世紀的鐵路生涯〉，收入於台灣鐵路管理局，《中國鐵路創建百年紀念文集》，（台北：台灣鐵路管理局，1981），頁352。

²⁴ 中國國民黨台灣區鐵路黨部委員會，《台灣鐵路五年來業務概況》，頁18。

²⁵ 台灣鐵路管理局，《十年來台灣鐵路》，（台北：台灣鐵路管理局，1959），頁58-59。

後仍繼續使用、沖下之廢鉚釘桿改製為螺栓帽、廢鋼軌及鋼料改製為雨棚屋架、廢鋼軌頭可打製模型及工具、利用廢道岔心焊補再生，²⁶由此可知台中鋼樑廠對於各種廢料無不利用到最大限度，不輕易浪費。

第二節 美援機構與相關法令的演變

一般而言，將美國提供中華民國政府有關經濟、軍事的資助稱為「美援」，除了特殊情形外，美援均以物資器材方式援助受援國家，並非以現金撥交受援國家支用。²⁷美援並不是在1950年代才有的產物，乃源自於二次世界大戰期間的〈租借法案〉(Lend Lease Act of 1941)及大戰末期聯合國的「善後救濟計畫」，但隨著戰後美蘇關係日趨緊張，「善後救濟計畫」陷於停頓。1948年4月2日，美國第八十屆國會通過〈援外法案〉(Foreign Assistant Act)，該法案第四章即為〈援華法案〉(The China Aid Act)，援助款項總數為4.63億美元，其中1.25億美元為「特別贈款」，由中華民國政府自行選擇使用方式，不過〈援外法案〉提交到眾議院撥款委員會核發款項時，由於美方財政困難，援華實際款項從4.63億美元降為4億美元，但1.25億美元的特別贈款仍舊保持不變。²⁸

〈援外法案〉的執行機構為經濟合作總署(Economic Cooperation Administration，簡稱ECA)，其單位負責人的位階相當於部會首長，可直接對總統報告，ECA在受援國成立分署；中華民國政府於1948年6月4日在南京成立「美援運用委員會」(Council for United States Aid，簡稱CUSA、美援會)，隸屬於行政院，由行政院院長翁文灝擔任主任委員、沈熙瑞為秘書長，設副主任委員及顧問等職務，並聘請外交、國防、經濟、財政、交通等部會首長

²⁶ 台灣鐵路管理局，《十年來台灣鐵路》，頁129。

²⁷ 趙既昌，《美援的運用》，(台北：聯經，1985)，頁68。

²⁸ 王綱領，〈一九四八年的美國《援華法案》〉，收入國史館編，《一九四九年：中國的關鍵年代學術討論會論文集》，(台北：國史館，2000)，頁341-342。

擔任委員。

1948年7月1日，美援會遷往上海，與ECA中國分署合署辦公，同時在南京成立聯絡辦公處，在北平、天津、青島、廣州、台北成立辦事處。不過隨著1948年下半年之後剿共戰事失利、內閣改組、政府不斷遷徙的結果，造成主任委員與辦公地點不斷更動，1949年5月5日，美援會從上海遷往廣州，8月再遷香港，美援陷於停頓。10月美援會遷台。²⁹

美援於1950年恢復之後，美國係根據國會通過的〈共同安全法〉執行援外計畫，〈共同安全法〉實施以來年有修正，援助項目亦時有變更，對台灣而言，可分為1951-1955年、1956-1957年、1958年以後的三個時期。³⁰

第一期〈共同安全法〉將援助台灣的項目分為：直接軍援、軍協援助、防衛支助、技術合作、第四編四〇二節剩餘農產品等項。³¹技術合作主要分為兩種：一為資助國內技術人員出國觀摩實習，訓練重於實習，以期參加人員獲得特定知識與技術，返國後能立即應用；二為聘請美籍專家來台服務，美籍專家之美金薪給、旅費及其眷屬來台之費用，由援款下撥給，其地位在聘用機構內僅處於顧問之地位，並非主持計畫，對我國行政措施及有關官員或政治問題，不得做公開評論。³²「技術合作」項下包括台鐵聘請美籍顧問與選派高級幹部出國考察，影響台鐵在1950年代之發展，詳見本章第四節、第五節。

第二期〈共同安全法〉的規劃，係將原本屬於經濟合作一部份的軍協援助，無論方案之準備及執行、援款的核撥，均由美國國際合作總署辦理的方式，在1956會計年度起，原由軍協項下供應之物資，分別變更為防衛支助、直接軍援項下供給，雖然還是由國際合作總署核撥，不過有關美援方案的審

²⁹ 趙既昌，《美援的運用》，頁269-270。

³⁰ 行政院美援運用委員會，《中美合作經援概要》，（台北：行政院美援運用委員會，1960），頁6-7。

³¹ 中國國民黨中央委員會設計考核委員會，《美援運用在各方面所發生效果之研究》，（台北：中國國民黨中央委員會設計考核委員會，1960），頁2。

³² 行政院美援運用委員會，《中美合作經援概要》，頁37-38。

定與執行，劃歸美國國防部主管。³³

第三期的美援，在1958年度的〈共同安全法〉中增列開發貸款基金（Development Loan Fund），以促進自由世界開發中國家的經濟發展。該項基金的運用較為彈性，不以國家為目標，而以個別計畫為對象。開發基金僅供借貸之用，設立目的在於促進經濟發展，增強友好國家的經濟實力，減少私人投資及國際貿易的障礙，在自助及合作的原則下，協助受援國家增進生產能力，³⁴台鐵在1958年11月首度獲得開發貸款基金320萬美元，添購柴電機車11輛及海線中央行車控制號誌設備；1960年2月，再獲開發貸款基金590萬元購買柴電機車31輛。³⁵

綜上所述，可知美援機構與法令的演變使台鐵在莫衡擔任鐵路局長期間有不同的因應之道，台鐵依循美援法令的變更，選擇有助於本身發展的條文拓展其業務。

第三節 台鐵申請美援

台鐵所申請的最早一批美援是在1948年，嚴家淦時為台灣省財政廳廳長，同時擔任美援會委員，他向美方交涉將1948年分配在中國大陸工業部門的7500萬美元援款中，劃出一部分用於台灣。為此，經濟合作總署中國分署成立工業調查團（Industrial Survey Mission），由史迪曼（Charles L. Stillman）擔任團長，於1948年6月25日抵達台灣，由南到北，以一週的時間參訪台鐵、台糖、台電等公營事業，並考察重要工業，6月30日返回上海。同年9月1日，嚴家淦以美援會委員的名義宣布：美援工業器材採購首批核發台灣糖業公司100萬美元；緊接著在9月13日宣布台灣鐵路局獲得150萬美元、台灣電力公司獲得250萬美元，可見中美雙方重視戰後台灣經濟與生產能力之恢復，

³³ 中國國民黨中央委員會設計考核委員會，《美援運用在各方面所發生效果之研究》，頁2。

³⁴ 趙既昌，《美援的運用》，頁30-31。

³⁵ 〈本路獲美開發基金貸款 二月十八日在台簽約〉，《業務通訊》第83號第1版，1960年3月1日。

尤其是交通動脈的鐵路、工業生產過程中必需的電力。³⁶

不過，台鐵一開始申請之「鐵路復興計畫」金額並非150萬美元，而是675萬美元，申請與實撥款項相差525萬美元，針對此一情形，台鐵不得不修改計畫、重新分配，在輕重緩急間取得平衡。修改後的計畫，針對工務方面，分配100萬美元，用於購買鋼料1813噸、整修鋼樑663噸、鋼軌635噸，以及添購修復橋樑之機械用具、號誌電訊材料；針對機務方面，分配50萬美元，購買鍋爐管、鍋爐鈹、軌箍、機軸、風間配件及鋼料等。³⁷

此外，這筆款項對台鐵雖然有如及時之雨，但實際上不包括購料、興建時間，倘若一切順利，開工最快也是1949年5-6月，對危殆萬分有如不定時炸彈的腐朽橋樑而言，實在緩不濟急。³⁸後續發展也的確如此：1948年11月，郎鍾駮局長對台鐵股長以上人員報告時，即稱：

本省鐵路過去絲毫未獲外來援助，與內地平漢、粵漢、浙贛等區鐵路，獲得大量聯總救濟器材，不可同日而語。現惟獲美援一百五十萬，尚在接洽階段，主要仍賴自立更生…³⁹

到了1950年初，在鐵路工會刊物—路工月刊—上投稿者對於台鐵的環境有以下形容：「國庫空虛、匪警日逼、美援觀望、舉債無門」⁴⁰；另一篇短文提及「鐵路局於去年底擬定了使用美援改善本省鐵路的計畫，已由美援聯合委員會審核通過…惟迄今年餘，尚未兌現，美援有希望乎？」⁴¹

從以上敘述，大致可以推測1948年台鐵申請的美援似乎並未來台，1949年三月郎鍾駮去職，國共內戰對國民黨愈來愈不利的情況下，影響美援物資

³⁶ 趙既昌，《美援的運用》，頁10。

³⁷ 〈另訊〉，《路工月刊》第2卷第1期，頁8，1948年11月10日。

³⁸ 紀平，〈搶救台灣鐵路樑橋〉，《台灣新生報》第二版，1948年9月28日。

³⁹ 〈本省鐵道危險橋樑 路局正著手抽換中〉，《台灣新生報》第四版，1948年11月25日。

⁴⁰ 劍語，〈我對於台灣鐵路的新希望〉，《路工月刊》新三卷第一期，1950年1月5日，頁6。

⁴¹ 〈台鐵點滴〉，《路工月刊》新三卷第二期，1950年2月5日，頁53。

的撥給，雖然省方成立美援聯合委員會取代中央的美援會，逕與美方接洽，但杜魯門總統對國共內戰採取袖手旁觀的態度，國務院除在1949年8月發表白皮書，強調國民黨要為貪污腐敗、內戰失利負責；更在1950年初聲明台灣與南韓不在美國防禦圈內，實質上已然放棄台灣。因此台鐵申請美援中斷，與美國對國共內戰的觀望態度有極密切的關係，直到韓戰爆發，美國重新審視台灣的地位，才在戰略與抗共的考量下，派第七艦隊協防台灣海峽，恢復對在台灣的中華民國政府軍經援助。

第四節 美援顧問與台鐵人員之互動

研究美援，不只著重中美雙方政府相對應機構的交流，還要知道扮演重要角色的「美援顧問」他們在各機關是否提出各項建言，協助公民營企業的發展？為避免重蹈對日抗戰末期美國援助中華民國政府的物資被中飽私囊、從中居奇的覆轍，因此「計畫」、「審核」就成為本時期美援的特色。懷特工程公司（J. G. White Engineering Co.）⁴²的顧問在美援時期扮演舉足輕重角色，經費與計畫的實行與否，有時不只著重在是否為我方的既定政策，外籍顧問的專業背景、援外經驗、是否與我方相處融洽，也是一大關鍵。

鐵路局為配合美援業務需要，設有美援技術小組，至1957年改稱國際事務小組。⁴³懷特公司聘請來台，擔任台鐵顧問的摩爾斯（Richard C. Morse）先生，曾任美國賓州鐵路（Pennsylvania Railway）副總裁兼運輸總管，資歷豐富。不過，他抵達台灣第二天就在飯後抱怨：「中國人餐桌菜餚豐盛，為什麼還需要美援呢？」負責接待的台鐵專員吳賢銘向運務處長陳樹曦報告，

⁴² 台灣在1950年代各項建設所需外匯多有賴於美援，台美雙方為審查美援計畫，聘請美國的懷特工程顧問公司為顧問。懷特公司於1949年春來台，經理是狄寶賽。懷特公司曾參與訂定不少重要工業計畫與產業政策，其所草擬〈1952至1955會計年度工業計畫草案〉成為我國第一期經建計畫的主體。1962年改名為美援會工程顧問公司(CUSA Engineering Consulting Group)，1963年隨經合會成立而改名為經合會工程顧問公司。

⁴³ 交通部交通研究所，《中華民國三十九年至四十九年交通年鑑合編本》，頁422。

這種客人以後最好不要請。他不瞭解即使在物資缺乏的情境下，只要來作客者，身為東道主的我方仍會盡力讓客人有賓至如歸的感覺，不會挨餓受凍，這種人情世故都不知，實在難以相處。⁴⁴

摩爾斯認為台灣鐵路的經營策略應著重貨運，至於客運，則認為已經沒有前途，他的觀點與當時台鐵營運重心相左，對於台鐵要求美援、增加客貨機車數量，很難得到他的同意。

摩爾斯一心一意想提高貨運噸量，認為貨運必將取代客運，但當時貨運收入僅佔台鐵營收的19%，能夠爭取的只有「量大」、「價廉」的貨物，如：煤、砂石、肥料、水泥、木材、軍運品…等。1953年春，摩爾斯來台，雖時值貨運旺季，每日貨運量平均在25000噸左右，但他認為台鐵現有的設備可以做到「日運三萬噸」，他的想法在當時交通主管官員聽來都覺得不可思議，台鐵顧慮現有人力與設備，也沒有「日運三萬噸」的把握。

摩爾斯為達成目標，台鐵不得不配合其意願，在1953年5月改點一次，其後的6、7月貨運有數次達到27000、28000噸，但離三萬噸還有一段距離，他為了看到「日運三萬噸」的目標，對鐵路局開出支票，若能達成此一目標，他將請台鐵首長及全體調度員吃一次大餐。⁴⁵

陳樹曦認為摩爾斯的態度頑固，對台鐵屢屢提出不合理的要求，十分反感，但為了獲得他的同意並取得美援款項購買新車，實現改善客運的計畫，只好勉為其難予以配合。

摩爾斯預計12月12日返美，為了讓他在在此之前目睹「日運三萬噸」，台鐵於12月1日再度改點，加強調度、縮短行車時間，結果在12月8、9日貨運量在27000噸以上，12月10日突破紀錄，達30019噸。之後的12月19日為30010噸、22日30015噸、28日30667噸。台鐵如此「搏命演出」，讓摩爾斯離台前欣慰不已，特地委託懷特公司駐台經理狄寶賽，代他宴請交通部門首長、台

⁴⁴ 陳樹曦，〈陳樹曦回憶錄之一：台鐵運務十三年〉，《中外雜誌》，頁50。

⁴⁵ 陳樹曦，〈陳樹曦回憶錄之二：鐵運務處長十三年〉，《中外雜誌》，第57卷第2期，1995年2月，頁70。

鐵主管、調度人員晚餐，以資慶祝。⁴⁶

台鐵客運仍然繼續成長，但申請美援增加客車之計畫遭到摩爾斯堅決反對，經過一再說明台美國情不同、客運業務增加車輛卻不足的情形後，勉強同意美援貸款，添購數十輛柴油車。摩爾斯希望這批柴油車用於台北—基隆、台北—淡水間，加密班次，每15分鐘發車，以便與公路競爭，但北基、北淡間的公路客運5分鐘就有一班車，台鐵顯然屈居下風；陳樹曦將這批柴油車用於長途的台北—彰化（海線）、台北—台中（山線）區間，提高行車速度，標榜對號入座、兩小時到達，並取名「飛快車」，深受旅客歡迎。此後又招收女服務員，給予嚴格訓練，用於1956年2月1日開行的台北高雄間飛快車。⁴⁷

摩爾斯對於陳樹曦將飛快車用於中長途區間，與原先用途相左深感不滿，陳樹曦邀請他搭乘飛快車時，他搬了一張小板凳，面對軌道，坐在最後一輛車的車門口，說在視察「軌道」、「枕木」的情形，對飛快車內座無虛席的場景視若無睹；1958年底，陳樹曦邀他參觀剛完工的東勢線鐵路與耗資92萬元新台幣落成的東勢車站，他說：「你們像這樣花錢，我要回家去了。」(You People spent money like that, I will go home)，凡此種種，可見他固執的一面及與台鐵的格格不入。⁴⁸

摩爾斯是愛爾蘭人，之後移民到美國，陳樹曦認為他兩次來台，對於台鐵的美援並沒有得到他大力支持，反而固執己見，一味以自己的標準要求台鐵，並指責摩爾斯貪圖表現自己，強促提高運量，台鐵頗受其苦。⁴⁹

從上述事跡來看，陳樹曦所言，格外有挖苦、嘲諷的意味，由此可知就算在「美援」的時代背景下，不是所有的台灣公營事業依照美方的意志進行

⁴⁶ 陳樹曦，〈陳樹曦回憶錄之二：鐵運務處長十三年〉，《中外雜誌》，頁70。

⁴⁷ 陳樹曦，〈陳樹曦回憶錄之二：鐵運務處長十三年〉，《中外雜誌》，頁70。

⁴⁸ 陳樹曦，〈陳樹曦回憶錄之二：鐵運務處長十三年〉，《中外雜誌》，頁72。

⁴⁹ 陳樹曦，〈陳樹曦回憶錄之五：鐵路局長五年〉，《中外雜誌》，第57卷第5期，1995年5月，頁52-59。

改革，美方的「建議」在台鐵主管的眼中，仍有很大的討論空間，並非照單全收。

第五節 選派人員接受培訓

由於台鐵與美援顧問摩爾斯之間對於客、貨運發展策略的意見衝突，摩爾斯對台鐵申請美援款項、增加客貨車輛的要求多予刁難，台鐵不願受制於人，組成考察團，申請赴美、日兩國考察，獲得美國駐華安全分署同意，於1953年2月12日啓程，⁵⁰行前接受十星期的英文訓練。考察團一行五人，分別是：總工程司段品莊、正工程司陳德年、運務處長陳樹曦、工程處長鄭海柱、機務處副處長彭宗灝。

抵達美國之後，在安全總署的安排下進入華府美利堅大學運輸研究所，參加該所的第七期「鐵路運輸研究班」，為期一個月。研究班學員大部分來自美國各鐵路公司，位階頗高，不是總段長就是運務、工務、機務各處的主管，系主任是德國的漢堡博士（Dr. Hamburg），擔任講師者為鐵路運輸專家。

機車專家西門斯在研究班主講題目是「動力推進」（Power Push），他預測蒸汽機車未來必遭淘汰，取代方式有二：動力柴油化（Dieselization）、動力機械化（Electrification），美國當時大多數鐵路採取「動力柴油化」的途徑。⁵¹

此外，西門斯在研習過程中提出將來公眾運輸（鐵路、公路、空運之合稱）將被「自備小客車」取代，從1944年與1951年的數據比較，即可瞭解此一趨勢：

表4-4 美國1944、1951兩年度公眾運輸與自備小客車單位比較

單位：人／哩

	公眾運輸	自備小客車	公眾運輸比例	自備小客車比例
1944	1190 億 4400 萬	1512 億 5100 萬	44.04%	55.96%
1951	609 億 1300 萬	3550 億	14.65%	85.35%

⁵⁰ 周琇環編，《臺灣光復後美援史料 第三冊：技術協助計畫》，頁312、375。

⁵¹ 陳樹曦，〈陳樹曦回憶錄之二：鐵運務處長十三年〉，《中外雜誌》，頁66。

資料來源：陳樹曦，〈陳樹曦回憶錄之二：鐵運務處長十三年〉，《中外雜誌》，第57卷第2期，1995年2月，頁66。

由上表可知，雖然從1944至1951年，相隔不過七年，但公眾運輸在美國人民的交通選擇中明顯下滑，自備小客車成爲時勢所趨。當時鐵路客運已逐漸走下坡，不少路線停駛，將來客運來源僅限於短程的都會地區的「通勤」與「市郊」運輸。

研究班的課程結束後，一行五人由安全總署安排三條鐵路參觀行程：第一條瑞丁鐵路（Reading Railway）一個星期、第二條伊瑞鐵路（Erie Railway）八個星期、第三條芝加哥柏林頓及昆塞鐵路（Chicago, Burlington and Quincy Railway）一個星期。三條鐵路皆面對自備小客車的影響，客運一落千丈：瑞丁鐵路僅賴「運煤」維持營運；伊瑞鐵路與芝加哥鐵路藉通勤客運與貨運支撐。鐵路當局對未來並不看好，與公路平行以及虧損連連的路線只有兩個選擇：合併或拆除。⁵²

至此，五人考察團瞭解爲何摩爾斯顧問對台鐵只想談貨運，對乘客擁擠的客運不屑一顧的原因，他希望將美國經驗套用在台灣，但並不明白台灣當時的運輸系統中，鐵路仍然一枝獨秀，有不可取代的地位。

1953年7月1日，考察團抵達日本，⁵³由交通部電信總局駐東京代表王樹芳安排，拜會日本國鐵（Japanese National Railways）總裁長崎惣之助（ながさき そうのすけ，1896-1962）。之後的一個月，考察團參訪日本國鐵的幹線與支線，當時日本國鐵佔全國陸路運輸81%的運量，只有在貨運部分受到廉價水運的競爭，因此代表團對鐵路的前景仍然保持樂觀。

考察團在1953年8月6日返台，向莫衡局長報告參觀美日兩國鐵路客貨運輸情形與今後台鐵在運務、工務、機務各方面應進行的方向。陳樹曦認爲台灣當時並未興建高速公路、汽車工業尚在萌芽階段，鐵路客運仍有長足發展空間，但應未雨綢繆，他建議在鐵路客車上任用女性服務員，並提供免費餐

⁵² 陳樹曦，〈陳樹曦回憶錄之二：鐵運務處長十三年〉，《中外雜誌》，頁68。

⁵³ 台灣鐵路考察團，《美日鐵路考察報告》，（台北：台灣鐵路管理局，1953），頁182。

飲、書報雜誌。此一建議獲得莫衡局長、省交通處長侯家源的肯定與支持。

第六節 美援補助下的各項更新與營運成果

美援對台鐵在諸多方面加以更新，本節擬敘述美援補助下機車、客車、號誌、器材等設備的更新，以及補助的金額，最後運用統計數據，對照莫衡主持台鐵12年間，客貨運輸在美援下的成果。

一 鋼軌與枕木

鋼軌如不定期更新，將會嚴重磨損，影響行車安全，尤其台灣氣候潮濕多雨，鋼軌更易受雨水鏽蝕。1950-1961年間台鐵獲得美援鋼軌51017噸，台鐵亦運用自籌款購入9228噸配合使用，經過歷年抽換的結果，西部幹線大部分換新，各支線及側線雖以舊軌轉換，磨損情況已大有改善。鋼軌重量從昔日30公斤畫一為37公斤重，運輸特別密集且頻繁的七堵—汐止、鶯歌—桃園間鋪設50公斤的重軌，⁵⁴對行車效率的提升產生良好成果。

1949年底，台鐵全線200萬根枕木就有89萬根屬於腐朽狀態，將近半數，行車安全堪慮，爾後在1950-1956年間，透過美援資助，獲得591064根新枕木，相當於兩年以上的抽換量，腐朽的情況已顯著改善。⁵⁵

二 橋樑鋼料

1950年申請美援協助，首先進口鋼板樑，以抽換主要幹線嚴重鏽蝕的鋼樑，此後不斷充實鋼樑廠的設備，於1951-1953年間申請美援進口鋼料1958公噸及工具一批，開始大量製造新樑，並按照幹線需要，逐步改善加固及抽

⁵⁴ 〈台灣鐵路抽換鋼軌紀實〉，《暢流半月刊》第七卷第十期，1953年7月1日，封面裡。

⁵⁵ 行政院國際經濟合作發展委員會，《美援運用成果檢討叢書之十 台灣鐵路建設運用美援成果檢討》，（台北：行政院國際經濟合作發展委員會，1964），頁7-9。

換載重不足的橋樑，至1957年底，台鐵橋樑除平溪線、集集線外，載重已達到標準載重KS15的標準，行車速度逐年提高，運轉效能充分發揮，行車安全獲得保障。⁵⁶

三 養路機械工具

人工養路不但較機械養路效率低，也不能應運日益繁重的運輸需要，因此在第一期（1953-1956）、第二期四年計畫內（1957-1960）獲得美援養路機械，計有：壓風式砸道機7部、Matisa自動砸道機5部、軌端加硬機1部、鋼軌塗油機176部。由於運用養路機械之需要，特於鋼樑廠內設機械訓練班，輪流調訓優秀道班，以增進其技能，計先後調訓11期，受訓者150人，養路工人之素質因此提高。⁵⁷

四 機車

（一）採購蒸汽機車

美援於1950年恢復時，台鐵鑒於客貨運輸量大、機力需求多，1951年利用美援向日本汽車會社、三原車輛採購DT650型蒸汽機車五輛，車號為：DT683-DT687；⁵⁸1953年復向日本日立製作所、川崎車輛以美金46萬1000元訂購CT270型旅客用蒸汽機車八輛，車號為：CT277-CT284，這八輛機車分兩次運抵台灣，在台北機廠組裝，⁵⁹是台鐵引進柴油電氣機車（以下簡稱柴電機車）之前，台灣鐵路運輸的主力機車。

蒸汽機車雖然易於保養與修理、價格低廉，但與柴電機車相比，有以下

⁵⁶ 行政院國際經濟合作發展委員會，《台灣鐵路建設運用美援成果檢討》，頁14。

⁵⁷ 行政院國際經濟合作發展委員會，《台灣鐵路建設運用美援成果檢討》，頁17-21。

⁵⁸ 台灣鐵路管理局，《台灣鐵路百週年紀念》，（台北：台灣鐵路管理局，1987），頁66。

⁵⁹ 周琇環編，《台灣光復後美援史料 第一冊 軍協計畫（一）》，（台北：國史館，1995），頁130。

幾項缺點：

1. 牽引力及速率低，大型蒸汽機車只能牽引| 2000-3000 噸，柴電機車可牽引| 7500-10000 噸。
2. 熱效率甚低，只有 6%，柴電機車可達 22%。
3. 重聯牽引時需增加駕駛人員，柴電機車可隨意加掛機車，統由司機一人操縱，節省人力。
4. 維持費大。
5. 對軌道衝擊力大。
6. 汙染空氣，使乘客不舒適。⁶⁰

與柴電機車相較，蒸汽機車優少劣多，無法因應新時代的需求，故台鐵在1953年購買CT270型蒸汽機車後，不再訂購蒸汽機車，朝柴油化邁進。

(二) 採購柴油客車

「動力現代化」是美援時期台鐵大力推動的目標，具體步驟有二：柴油化、電氣化，但電氣化所需成本過高，不到工程完畢不能發揮其效益，⁶¹加上海峽兩岸局勢緊繃、劍拔弩張，一旦戰事爆發，電氣化鐵路極易遭受砲火摧殘，不利軍事行動。⁶²

雖然1953年台鐵考察團在日本考察時已看到當時日本鐵路普遍電氣化，運用水力發電，不但節省外匯而且成本便宜，民營鐵路七千公里中，電氣化路段已經六千公里；⁶³莫衡更在台灣省交通建設計劃座談會提出先柴油化抑或電氣化的疑問，⁶⁴但基於台鐵財政困難與軍事考量，美援時期動力發

⁶⁰ 張蕙，《鐵路運輸學理論與實務》，（台北：台灣商務，1991），頁60-61。

⁶¹ 趙捷謙，《運輸發展策略》，頁31。

⁶² 趙捷謙，《運輸發展策略》，頁33。

⁶³ 東方耳，〈美日兩國鐵路的近況 陳處長講述考察經過〉，《路工月刊》第十卷第四期，1953年10月5日出版，頁30。

⁶⁴ 國史館藏《台灣省政府交通處檔案》，案名：〈四年經建計劃46-48年（合訂本）〉，條碼號：

展策略仍以「柴油化」為主，逐步淘汰蒸汽機車。

動力柴油化的機車種類有二：柴油客車、柴電機車。柴油客車的運用歷史悠久，可追溯至戰前1930年代由日本車輛、日本川崎製造⁶⁵的汽油客車（Gasoline Railway，簡稱GA）35輛，⁶⁶此種客車內部加裝內燃動力的「自走客車」（Railcar），抵達終點站後可立即調頭行駛，不需另外再牽引機車轉向，對短程通勤區間的旅客極為便利。太平洋戰爭期間汽油供應短缺，加上盟機轟炸，多數汽油車已損壞不堪使用，可使用者也因為汽油引擎缺乏維修而日益老舊。

戰後，台灣鐵路管理委員會所接收的35輛西線汽油車，分為小型、中型、大型三種，將其中不堪修復的五輛汽油車報廢，小型汽油車一共11輛，雖經修復，但因限於財力，保留車身與轉向架，未裝引擎，移作客車使用，⁶⁷改為DR1000及DR1010型，1960年代之後停用；⁶⁸中型汽油車與大型汽油車計有19輛，添置汽油引擎，連舊引擎拼湊修復應用。⁶⁹

不過，汽油車的引擎式樣過於老舊、保養日趨困難，配件無法補充、時有故障，加上燃料與維修費用過高，為求降低成本及實施動力柴油化，在1954年度美援項下向美國採購200匹馬力的固敏（Cummins）柴油引擎15部，改裝於大型汽油車13輛；台鐵於1956年自費購置日本國鐵標準DMH17型160匹馬力柴油引擎七部，改裝於6輛中型汽油車上。⁷⁰中型與大型汽油車改為柴油車，車號從原先的GA2100-2400型，改為DR2100-2400型，DR為柴油客車 Diesel Railcar 取其英文字母首字的縮寫。

06400000006A。1958年12月21日。不過在會議終了，只做出「鐵路電氣化問題，由路局先行研究再議」的結論。

⁶⁵ 蘇昭旭，《台灣鐵路火車百科：台鐵、高鐵、捷運完整版》，（新店：人人，2009），頁135。

⁶⁶ 台灣鐵路管理局，《十年來台灣鐵路》，頁22。

⁶⁷ 台灣鐵路管理局，《十年來台灣鐵路》，頁23。

⁶⁸ 蘇昭旭，《台灣鐵路火車百科：台鐵、高鐵、捷運完整版》，頁128。

⁶⁹ 台灣鐵路管理局，《十年來台灣鐵路》，頁23。

⁷⁰ 台灣鐵路管理局，《十年來台灣鐵路》，頁23。交通部交通研究所，《中華民國三十九年至四十九年交通年鑑合編本》，（台北：交通部交通研究所，1961），頁454。

1954年9月1日，台鐵將改裝柴油引擎的DR2300-2400型柴油客車⁷¹以「飛快車」的名義開行於台北－彰化間（海線），時速90公里，獲得民眾熱烈的迴響；9月9日起增開台北－台中間（山線）、11月1日增加台中－嘉義間的飛快車，頗受旅客歡迎。⁷²

（三）柴電機車的採購及其爭議

柴電機車是指裝置柴油引擎的機車，藉由引擎帶動發電機發電，再將電流經整流濾波轉換為直流電，驅動輪軸上的馬達使機車前進。透過此種發電原理，柴電機車可獲得極大的馬力，機車速度也較蒸汽機車易於控制。⁷³

柴電機車的引進，代表台鐵即將邁向運輸的新紀元，不過在採購的過程中，卻一波三折，以下敘述之：

第一批採購的柴電機車10部，是運用1957年度美援項下的經費採購，以當時美國的柴電機車為範本，並以國際標公開招標，台鐵原先預期是由柴電機車技術成熟的美方廠商得標，但決標結果是日本的日立製作所（HITACHI）勝出，以低於美國通用公司（General Motor，簡稱GM）「次低標」的報價30000美元的價格，取得台鐵第一批柴電機車的合約。⁷⁴

日本廠商雖然得標，但台鐵對於缺乏製造柴電機車經驗者頗有疑慮，共同安全總署駐台分署也認為的日立製作所生產柴電機車經驗不足，起初同意台鐵所請，以規格不符的名義刪除日立得標資格，不過採購案送回美國共同安全署審議之後，美方否決台鐵的請求，並維持日立得標的原案。

日立製作所瞭解台鐵的顧慮，為取得其信賴，提出17項技術保證，並允諾再增加2輛柴電機車給予台鐵。不過當日立展開生產之際，台鐵和日立雙

⁷¹ 蘇昭旭，《台灣鐵路火車百科：台鐵、高鐵、捷運完整版》，頁136。

⁷² 台灣鐵路管理局，《四十三年度台灣鐵路統計年報》，（台北：台灣鐵路管理局，1955），頁70。

⁷³ 蘇昭旭，《台灣鐵路火車百科：台鐵、高鐵、捷運完整版》，頁57。

⁷⁴ 邱弘智，〈台灣鐵路機車柴油化五十週年紀念〉，《傳記文學》第九十六卷第四期，2010年4月，頁20。

方即因為規格上的歧見有所爭執，歧見消除後卻被台鐵監工人員發現生產中的柴電機車不符規格，日立理虧、重新再造，台日雙方的齟齬嚴重衝擊柴電機車原本的交車時程，影響台鐵動力柴油化的時間表。台鐵對日立的作為大表不滿，表明後續如有採購案不可能再用日立的柴電機車。⁷⁵

台鐵雖然在首波柴電機車購車案中吃虧，但並不影響「動力柴油化」的進程，機務處在1957年擬定計畫，從蒸汽機車司機員與技工中，考選適任人員各40名，分四班訓練內燃車駕駛技能，預定在1957年辦三班，1958年初續辦一班。⁷⁶此外，機務處亦有「機車十五年淘汰補充計畫」，購入柴電機車31輛後，淘汰老舊的蒸汽機車40輛。⁷⁷

1958年8月，台鐵向「開發貸款基金」借款，向美國通用汽車公司（General Motors，簡稱G.M）訂購柴電機車11輛，合約訂定分兩批交貨，第一批大型機車4輛，為該公司標準外銷之G12型，⁷⁸1960年4月3日，4輛柴電機車由美國輪船Warrior號載運、抵達基隆港，拖往台北機廠檢修，預計一個月後正式牽引客車行駛。⁷⁹4輛柴電機車在台鐵的編號為R21、R22、R23、R24，在5月1日起行駛於台北、台中、彰化間的3005-3008次對號特快車；5月5日起再行駛台北、高雄間的1、2次對號特快車，及5、6兩次夜快車，由於柴電機車馬力較強（1425匹馬力），行車速度同時提高，較原有行車時刻提早30分鐘抵達目的地。⁸⁰至於第二批小型GL8型的柴電機車7輛，於1960年6月18日起分批抵台，台鐵編為S200型，引擎總馬力為950馬力，較G12型為小，因此用於調車或牽引支線列車。⁸¹

⁷⁵ 邱弘智，〈台灣鐵路機車柴油化五十週年紀念〉，《傳記文學》，頁20。

⁷⁶ 〈半月要聞〉，《業務通訊》第26號第3版，1957年10月16日。

⁷⁷ 〈機務處最近業務及發展計畫〉，《業務通訊》第26號第1版，1957年10月16日。

⁷⁸ 〈本路柴油電動機車首批四輛下月可到〉，《業務通訊》第82號第1版，1960年2月16日。

⁷⁹ 〈柴油電氣機車四輛，昨由美輪運抵基隆〉，《中央日報》第六版，1960年4月4日。

⁸⁰ 〈台鐵柴油電氣機車 今參加縱貫線行駛〉，《聯合報》第二版，1960年5月1日。

⁸¹ 壽俊仁，〈第二批柴油電氣卸船組立概況及其性能特色簡介〉，《業務通訊》第91號第2版，1960年7月1日。

至於爭議頗多的日本製作所柴電機車簽約比美國G.M.公司早，卻比美製的柴電機車晚抵台，12輛當中的5輛於1960年7月10日抵達基隆港，台鐵編為R1、R2、R3、R5、R6，機車總重量為84.5噸，最大牽引力為20.25噸，最高時速每小時100公里，使用的引擎為V型四衝程式、12汽缸德國設計之MAN引擎，經日立購其專利權而自行在日製造者，故稱Hitachi-Man，連續出力時為1420匹馬力，最大出力時可達1560匹馬力。⁸²

雖然日立牌柴電機車馬力遠甚於美式G.M.機車，但日、德技術的引擎故障多、維修不易，以致機車可用率甚低，曾降至五成以下，台鐵自1971年將R1的引擎拆除，改裝美式G.M.的645E型引擎，短期適用後尚符合要求，於是繼續改裝其他六輛，總共完成七輛；剩下未改裝的五輛，由於配件已無法獲得、情況極差，先後報廢。⁸³

由日立牌柴電機車的例子可知：倘若台鐵在1950年代末期悉數購入日式柴電機車做為「動力柴油化」的主力車種，那麼不到數年「動力柴油化」政策將全然失敗，所以除了這批12輛柴電機車之外，台鐵均購入生產經驗較豐富的美式G.M.廠柴電機車，在1970年代末期鐵路電氣化之前適時擔負台鐵南北運輸的重責大任，充分扮演動力蒸汽時代跨至電氣化之前的過渡角色，截至今日，美式G.M.廠機車依然馳騁於台鐵非電氣化的區間。

五 客車

日治時期，台鐵客車車體絕大多數為木造，戰後接收時，可用客車345輛中就有337輛為木造，迄於1950年代初期，多數客車已超過使用年限、內部腐朽，乘車安全堪慮，接受美援後，將舊有的木造客車陸續「鋼體化」。

木造客車鋼體化的原因有二：一、木造客車每遇行車事變發生破損，斷

⁸² 壽俊仁，〈首批日立柴油電氣機車卸船組立概況及其構造特質簡介〉，《業務通訊》第92號第2版，1960年7月16日。

⁸³ 台灣鐵路管理局，〈台灣鐵路百週年紀念〉，頁70。

裂的車廂木板易形成尖銳的斷片，傷及人體造成傷亡；鋼體客車較木造客車堅固，事故發生時受損輕微，更可提高行車速度。二、木造客車採構架桿式車架，鋼體客車採長形車架，下方有各種裝置，懸掛空間充足，便於養護、檢查。⁸⁴

至1963年底，台鐵鋼體車輛已從29%增加至80%，計有優等客車37輛（含3輛餐車）、普通客車40輛、通勤客車142輛，總計219輛。客車性能改善除了讓總載客量增加，更保障行車安全。此外，改善車內設備，如加裝空氣調節器、發電設備、電扇、提高燈光亮度，使乘客備感舒適、獲得好評。⁸⁵

六 貨車

自1954年起動用美援至1963年為止，自製貨車總數已達1632輛，內含：篷車556輛、敞車927輛、斗車149輛。美援自製貨車之舉，使貨車總載重量增加25%，可供高速行駛之貨車從11.5%增加至36.8%，對貨運業務大有助益。一如客車鋼體化，貨車也在此時期實施鋼體化，鋼體車總數比例從1954年的26%增為1963年的51%；此外貨車加裝「氣軔」，至1963年比例高達88%，提高行車安全。⁸⁶

七 機廠設備

台北與高雄兩機廠為配合繁重運輸之需要，一方面提高修車效率，縮短維修時程，另一方面研製客貨車輛以補充車輛的不足，自1953年接受美援增添設備以來，美援之機械設備除部分供應維修工作使用外，大部分皆裝設於新建之台北機廠新車工場，以新造車輛；又新建柴電機車工場，提供柴電機

⁸⁴ 蘇昭旭編撰、黃澍民攝影，《台鐵憶舊四十年1945-1984》，（新店：人人，2000），頁95。

⁸⁵ 行政院國際經濟合作發展委員會，《台灣鐵路建設運用美援成果檢討》，頁36-37。

⁸⁶ 行政院國際經濟合作發展委員會，《台灣鐵路建設運用美援成果檢討》，頁37-42。

車維修之用。⁸⁷

八 電訊器材

1950年代台鐵縱貫鐵路彰化—台南段總計142公里，除了新市—台南、民雄—嘉義的21公里為雙線路段外，其餘均為單線路段，對列車行進形成瓶頸，由於該路段每日車次高達70列之多，再加上該路段採用「絕對閉塞」路牌行車制，路線容量已不堪負荷，嚴重影響運量及準點率。有鑑於鋪設雙軌所費不貲，1957年台鐵成立專案小組討論解決之道，之後決定採用「中央控制行車制」解決單線雙向行車問題。

中央控制行車制的英文名稱為：Centralized Traffic Control，簡稱CTC。此一行車設備係將數十個車站號誌設備及行車調度集中於一處辦理，使行車發揮最大效率，調度員只要扳轉閘柄，並按下起動電鈕，即可遙控站場電動轉轍器及號誌機，同時各站號誌設備狀態、列車位置自動依照CTC顯示系統傳送到CTC總控制盤上，操作簡易且迅速完善。CTC調度室（總控制機）設於彰化市郊的八卦山上，統一控制彰化至台南142公里號誌設備與行車調度。⁸⁸

CTC由瑞典易利信公司（C.L.M. Eriksson）得標承製，1960年11月彰化新市間落成啓用，新市台南間截至1961年5月啓用，耗資204萬美元。CTC啓用之後使單軌路段行車班次增加至每日87次，縮短行車時間且提高準點率，此外節省行車費用、車站人力，並增進行車安全。CTC的使用達到預期效果，美援會副主任委員尹仲容偕同外籍顧問視察其成效，頗多讚許。⁸⁹

⁸⁷ 行政院國際經濟合作發展委員會，《台灣鐵路建設運用美援成果檢討》，頁45-46。

⁸⁸ 行政院國際經濟合作發展委員會，《台灣鐵路建設運用美援成果檢討》，頁51。

⁸⁹ 陳樹曦，〈陳樹曦回憶錄之二：鐵運務處長十三年〉，《中外雜誌》，頁75。

九 台鐵接受美援設備與費用總額

以下兩表為 1950-1960 年台鐵運用美援之情形，表 4-5 將美援來援細分為「供應合約」、「相對基金」、「開發基金」三者，說明採購之設備與器具；表 4-6 為台鐵接受貸款之數額。

表4-5 1950-1960年台鐵借款運用情形：美援供應合約、相對基金、開發基金一覽表

年度	用途		
	美援供應合約	相對基金	開發基金
1950	鋼樑 89 孔、油漆 8000 加侖、枕木 20 萬根		
1951	37 公斤鋼軌及配件 7170 噸、鋼料 1200 噸、枕木 424618 根、鋼樑設備 1 批、客車 10 輛、電訊設備 1 批、銅線 140 噸、車輛維修材料 6 批		
1952	鋼料 910 噸、鋼軌 395 噸、道岔 126 付、連鎖號誌 5 套	省產枕木	
1953	自造 30 噸蓬車 150 輛外洋及國內購料、CT270 機車 8 輛、鋼樑 36 孔	省產枕木、蓬車 150 輛	
1954	砸道器 11 具、柴油客車 8 輛、維修器具 1 批	自造 15 噸高邊車 70 輛、自造煤斗車 40 輛、37 公斤鋼軌 3700 噸、墊鈹 195 噸、維修器材 1 批	
1955	起重機 2 台、貨運汽車 8 輛等搬運機具、柴油客車 10 輛、拖車 4 輛、養路機具 1 批	基隆港聯絡線	
1956	養路機具 1 批	自造客車 20 輛、枕木 60233 根、37 公斤鋼軌 2051 噸、墊鈹連彈簧墊鈹 2014 根、基隆至埔心號誌設備 2 批	
1957	柴油機車 10 輛、蓬車 105 輛、高邊車 252 輛、柴油救險吊車 1 輛、機廠設備 1 批及廠房 1 座、中央控制行車號	配合同年美援供應合約計畫用款	

	誌全套		
1958	客車 50 輛、貨車 297 輛、鋼軌 9050 噸、改建橋樑 1 座、推土機	貨車 190 輛、通勤車 17 輛、37 公斤鋼軌 2000 噸、橋樑 1 座、機廠設備 1 批	柴油機車 4 輛、柴油調車機車 7 輛、中央控制行車號誌機工程款、鋼料 250 噸、道岔 52 套
1959	鋼軌 4700 噸及 16600 噸兩批、客車 100 輛、貨車 120 輛、東線柴油車 4 輛、改建橋樑、碎石機準軌頭加硬機等	八七水災復舊工程款	
1960	貨車 405 輛、客車 40 輛、東線軌道車 2 輛、改建橋樑 2 座、37 公斤及 22 公斤鋼軌 9950 噸、電訊設備 1 批	深澳運煤支線工程款	柴油電氣機車 31 輛及配件

資料來源：交通部交通研究所，《中華民國三十九年至四十九年交通年鑑合編本》，頁 508-509。

表 4-6 1950-1960 年台鐵接受美援總數—美援貸款、相對基金貸款及贈與部份

美援貸款（美金元）	申請數		37,370,335.00
	實際數	總額	36,039,111.36
		已還數	5,736,910.85
		未還數	30,302,200.51
相對基金貸款（新台幣元）	申請數		156,997,684.00
	實際數	總額	159,206,869.33
		已還數	67,654,538.70
		未還數	91,552,330.63
美援贈與	美金（元）		—
	新台幣（元）		—

資料來源：交通部交通研究所，《中華民國三十九年至四十九年交通年鑑合編本》，頁 72。

從上述兩表可知，台鐵在莫衡擔任局長期間，透過美援及其他貸款申請案，為台鐵購入鐵路基礎設備：鋼軌、鋼樑、枕木；車輛設備的蒸汽機車、柴電機車、柴油客車，朝「動力柴油化」的目標邁進，同時應運貨運拓展所需，購入總數 1700 多輛的各式貨車；行車保安設備則購入電訊設備、連鎖設備以及中央控制行車號誌系統，有助於運量及安全的提升。運用美援，對台鐵而言，有提升客貨運輸、運量的積極作用。不過，台鐵本身並沒有因為盈

餘繳庫、義務負擔的沉重財務負擔而獲得美方無償的贈與，與同為公用事業的公路局、電信總局、民航局、基隆港務局、高雄港務局卻獲得相當程度的美援贈與有天壤之別。⁹⁰

小結

鐵路不只是重要交通建設，在戰時更有疏運物資的功能，台鐵在1946年開始將盈餘繳庫，1952-1954年繳三千萬、1955-1958年間繳庫數額降至兩千六百萬，但1959年驟增至三千六百萬，形成龐大的負擔。莫衡及相關鐵路從業人員、省議員曾經建請政府免繳盈餘，但都被上級拒絕，且不予補貼。

此外，台灣鐵路運價號稱是全世界鐵路最低廉者，反映在客運上，即為軍人、學生、公教人員、特定團體的「定期票」；貨運上針對若干品目予以高額折扣，客貨運的廉價，雖顧及當時人民的消費能力，卻造成實際物價與票價不成正比的「義務負擔」，使台鐵每年蒙受票價短收所造成的損失，在1950年代的《暢流半月刊》均提及「義務負擔」下對台鐵的不良影響，但身為公營事業，有一定程度的社會責任，不能全然以營利為考量，台鐵對於上級的要求只能徒呼負負、無奈接受。

台鐵在上級要求盈餘繳庫、義務負擔的情形下，竭盡所能地力行節約、減少支出，具體方式包括：節省機煤、油料等物資的消耗；將貨車改裝為代用客車解決客車不足的問題；妥慎處理廢料：如能與其他生產機關交換路需材料者，即洽商交換，其餘無法自用或交換者，即出售變賣，對於各種廢料無不利用到最大限度，不輕易浪費。

美援可追溯至二次世界大戰期間的〈租借法案〉及聯合國的「善後救濟計畫」，不過具體實施則是1948年4月，美國第八十屆國會通過的〈援外法案〉，執行機構為經濟合作總署（簡稱ECA），ECA在受援國成立分署，因此

⁹⁰ 交通部交通研究所，《中華民國三十九年至四十九年交通年鑑合編本》，頁72。

我方對應機構：美援運用委員會順勢成立，以行政院院長擔任主任委員，但隨著國共內戰對國民黨政府日趨不利，不但美援會主委頻頻更動，相對基金無法撥付，美方的援款僅使用一部分後即移往東南亞。台灣省政府於1949年6月成立美援聯合委員會，相當程度取代中央政府的美援會，主導政府遷台前後美援對台灣的運用。

台鐵在1948年郎鍾駱擔任局長時即申請美援，史迪曼工業調查團曾來台勘察，台鐵在同年九月獲得150萬美元的補助，不過這筆款項遲遲未到，到了1950年初隨著國民黨政府退守台灣、美國宣布台灣不在其軍事防禦圈內，台鐵之美援更無到來之跡象，直到韓戰爆發，美國才在戰略與抗共的考量下，派第七艦隊協防台灣海峽，美援重新開啓。

台鐵人員對美援顧問摩爾斯因為認知上的不同，頗多爭執，諸如客貨運比重、柴油車添購問題都讓台鐵人員與摩爾斯之間關係緊張，但為了業務的發展與美援款項的撥付，台鐵一方面充分配合，如貨運在1953年底突破「日運三萬噸」的目標，摩爾斯深感滿意；但另一方面，按照台鐵的既定計畫發展，未全盤接受摩爾斯的意見，如柴油車運行於中長程的區間，如台北－台中、台北－高雄間，標榜對號入座、兩小時到達，深受旅客歡迎。摩爾斯之所以近乎固執地要求台鐵發展貨運，主要是當時美國鐵路客運已被發展中的公路、航空事業所奪，以美國本身經驗，希望台鐵做為借鏡，並全面配合。但實際上鐵路仍占台灣當時客貨運輸將近七成的比重，要台鐵放棄客運，而就貨運，是不可能的。在摩爾斯的堅持己見之下，方有1953年初的五人考察團美國之行。

台鐵選派人員接受美援培訓，是基於發展業務的考量，1953年初的五人考察團成員為：總工程司段品莊、正工程司陳德年、運務處長陳樹曦、工程處長鄭海柱、機務處副處長彭宗灝，都是台鐵的高級幹部，派高級幹部赴美考察，不但表示台鐵對考察業務的重視，更有透過瞭解美國當時鐵路事業實況與摩爾斯相抗衡的意味。考察團行前接受英文訓練，進入「鐵路運輸研究班」研習，授課者皆為鐵路領域的佼佼者，從當時鐵路運作情形預測美國鐵

路未來的兩種發展：動力柴油化、鐵路客運將被公路及航空業取代。五人考察團結束美國考察的行程後轉往日本，發現日本鐵路運量占全國的八成，與台灣鐵路業務發展較為類似。

在美援補助下，台鐵於莫衡擔任局長期間，購入的鐵路基礎設備有：鋼軌、鋼樑、枕木，定期的抽換使台鐵逐漸走出戰後初期破舊、危殆的局面，臻於穩定；行車保安設備有：電訊設備、連鎖設備以及中央控制行車號誌系統，有助於運量及安全的提升。車輛設備，應運貨運的發展，購入總數1700多輛的各式貨車；客運列車逐步將木造客車更換為鋼體客車，增進平穩度與旅客安全。

機車方面在1953年購入最後一批DT650、CT270型客貨用蒸汽機車之後，朝「動力柴油化」的目標邁進。首先將老舊逾齡的汽油引擎換下，更換美、日兩款式的柴油引擎於中、大型汽油車上，並購入新型柴油客車，以飛快車之名行駛於台北—台中、台中—嘉義間，頗受好評。

柴電機車的發展較為曲折，台鐵一開始不是購入中意的美國廠牌機車，而是日本日立製作所在1957年度以每輛機車三萬美元的次低標得標，雖然台鐵頗有疑慮，日方亦釋出優惠希望取得台鐵信任，但製造過程中由於日方經驗不足，加上不符規格，延遲交貨時間，直到1960年中12輛柴電機車才運抵台灣，比晚申請的美國通用汽車製造的柴電機車還要晚到。此外日式柴電機車正式運轉後不久問題重重，12輛當中有7輛機車在1970年代換上美式引擎，性能才告好轉，未換裝美式引擎者則地位一落千丈，改為站內調車，大大減損原本擔負台灣南北客貨運輸的用意。不過台鐵柴電機車中，除了第一批申請的12輛日本製造，其餘都是美式，不但性能佳、穩定性亦高，在台鐵1970年代末期鐵路電氣化之前，適時擔負台灣南北運輸的重責大任。直到今日，鐵路未電氣化路段的柴電機車仍為美式柴電機車一枝獨秀。

不過，台鐵本身並沒有因為盈餘繳庫、義務負擔的沉重財務負擔而獲得美方無償的贈與，美方在1959年要求便台鐵改善財務困境、裁汰冗員之後，

方能給予援助。⁹¹由此可知美援機關不只考量受援單位對台灣整體發展的重要性，更要求受援單位要有還款能力，才會發給美援。

由上述敘述可知，台鐵的美援不只是基礎設備的更新，在運輸機力方面，改蒸汽機車為柴油車、柴電機車的「動力柴油化」發展，為台鐵在1970年代末期鐵路電氣化之前，預留一個「柴油化」的過渡時期。陳樹曦雖然提及台鐵的美援並沒有得到摩爾斯顧問的大力支持，但懷特工程顧問公司或美援當局應在其他方面給予台鐵相當的援助，使台鐵在莫衡局長任內，不但完成了「復舊」，也達到「改進」與「刷新」的成果，讓原本日系風格濃厚的台灣鐵路在客貨機車、電訊、機廠設備等方面逐漸走向美系風格。



⁹¹ 交通部交通研究所，《中華民國三十九年至四十九年交通年鑑合編本》，頁201。

第五章：鐵路事故搶修與復舊

鐵路行車，以安全為第一要務，蓋鐵路機車牽引客貨車廂噸數大、行駛速度快，稍一不慎，發生行車事故，往往造成慘重的傷亡與路線的毀損，本章探討戰後台鐵在天然災變、人為事故兩者間的應變之道，最後以 1950 年代末期台灣最大規模的天災—八七水災—為例，探討台鐵在戰後迄於 1950 年代末期是否已形成災變、事故的搶修與復舊機制，將天然及人為事故所造成的危害降到最低。

第一節 天然災變的處理

台灣地處西太平洋地震帶上，每年發生數十起有感地震及不計其數的無感地震；每年夏、秋兩季都會有颱風侵襲，雖然帶來充沛的雨量解決用水問題，但伴隨颱風而來的豪雨，往往對人民的生命財產造成莫大的威脅，對於鐵路的毀損，包括：路基流失、鋼軌變形、橋樑沖毀…等。因此台鐵對於地震、颱風、洪水等自然因素所造成的災變因應之道，頗值得深入探討。

花東線鐵路，北起花蓮港、南迄台東海岸，全長 175.7 公里，簡稱「東線」，¹與西部縱貫線、屏東線及宜蘭線鐵路並不相連，加上日治時期鐵路興建過程中

¹ 台灣鐵路管理局，《十年來台灣鐵路》，（台北：台灣鐵路管理局，1959），頁73。

(1909-1926)，台灣總督府財政困難，採用 762 公釐軌距、10 公斤鋼軌的「輕便鐵路」規格修建，無論制度和管，均自成一格，在因地制宜的考量下，東線通車後，設「花蓮港鐵道出張所」管理東線營運業務。戰後依循前例，設「台灣鐵路局花蓮辦事處」（以下簡稱花辦處），1959 年起改稱「台灣鐵路局花蓮管理處」（以下簡稱花管處），直到 1988 年 3 月 1 日裁撤。²

東線採用「輕便鐵路」的規格修建，雖費用較廉、施工較快，但路線標準較差，不但無法通行大噸位的蒸汽機車，影響客貨運輸，而且常因地震、颱風、洪水等天然災害，導致路線中斷，影響民生必需品的運輸，以下是 1949 年至 1958 年間東線中斷日數：

表 5-1 東線歷年災害中斷日數表

年度	災害次數	路線中斷日數	最長一次搶修日數
1949	5	131	98
1950	3	24	17
1951	11	66	13
1952	11	50	13
1953	10	27	9
1954	6	23	13
1955	2	20	19
1956	7	18	8
1957	2	20	18
1958	1	20	20

資料來源：台灣鐵路管理局，《十年來台灣鐵路》，（台北：台灣鐵路管理局，1959），頁 76。

由上表可知 1949 年雖然只有五次天災，但東線中斷日數高達四個多月，已是一年的三分之一，相當驚人。此後數年天然災害依舊發生，不過東線員工從中學習經驗，研究搶修方法，使路線中斷日數減到最少。以颱風為例，每當颱風警報發布後，即視天候狀況疏散機車、車輛及搶修人員，方能在路線受損中斷後一面展開搶修、一面設法接駁通車，³讓花東之間的客貨運輸不致全然窒息。

² 鄭仁崇，《台灣後山鐵道風華》，（花蓮：花縣文化，2000），頁 26-32。

³ 台灣鐵路管理局，《十年來台灣鐵路》，頁 76。

東線災害搶修、復舊事務不全然由道班人員擔任，在以通車為前提、重型機具不普遍的情況下，早在戰後初期，花辦處時常招募民工投入搶修工作。1948年9月初，東線鐵路遭遇颱風、洪水摧殘，迄於10月初未能修復通車，花辦處為求迅速搶修，函請花蓮縣政府協助，准招募吉安鄉民工200人、鳳林鎮300人、瑞穗鄉350人、玉里鎮400人、富里一帶180人，工資定每方土380元至480元左右。⁴

民工的來源不只成年人，連小孩子也參與其中，搶修的工具由花辦處（花管處）提供，路途較遙遠的災變地點也會派專車接送民工到達，主要工作內容就是挑土回填，將流失的路基填補妥當，監工人員依照民工挑土距離的遠近、每擔砂土的多寡發放工資，金額分為：2角、3角、4角、5角、1元。在「按件計酬」的誘因下，民工的工作效率高，幾乎是在沒有休息的情況下進行搶修，監工人員有時會發放可兌換現金的牌簽給工作認真者，使得受獎勵的民工更加賣力工作。⁵

第二節 人為事故的應變

造成鐵路事故的人為因素頗多，如果依據台鐵編纂的《台灣鐵路統計年報》「行車事變件數」種類視之，共有29種，包括：衝撞、傾覆、火災、列車出軌、車輛出軌、列車接觸、車輛接觸、列車分離、進入錯線、車輛溜逸、止衝擋衝擊、路牌錯誤、機車故障、機動車故障、客車故障、貨車故障、路線故障、列車障礙、列車妨礙、手推平車及電搖車阻礙、車輛遺留、轉轍器擠壞、激撞、無閉塞行車、閉塞器辦理違章、閉塞器故障、號誌機故障、號誌機外停車、列車誤點。⁶

⁴ 〈花蓮縣府發動民工 協助搶修花東鐵路〉，《台灣新生報》第六版，1948年10月4日。按：工資為舊台幣。

⁵ 鄭仁崇，《台灣後山鐵道風華》，頁176-177。

⁶ 台灣鐵路管理局，《卅九年度台灣鐵路統計年報》，（台北：台灣鐵路管理局，1952），頁98-99。

本文不擬過於瑣碎分論人爲事故種類，而簡單地從內部、外部因素分析，人爲事故主要有下列幾種：內部因素是從業人員的疏忽，外部因素有：軍事破壞、干擾行車安全、旅客攜帶違禁品、平交道事故。本節以檔案、公報、報紙等史料探討台鐵遭遇人爲事故時的應變及處理之道。

一 內部因素：

郎鍾騷局長任內，鑒於鐵路行車事變甚多，大多由於人事疏忽，應全力防止，設立「行車保安委員會」，由副局長修城主持，⁷並擬定〈台灣鐵路管理局行車事變救援規則〉，針對救援準備、事變通報、負責搶救人員、實施搶救、救援列車、責任區域等細節均詳細說明，俾使各級員司在事變發生時有規則可依循。⁸

莫衡擔任鐵路局長不久，修城鑒於日治時代台鐵曾實施「無過失事故表彰辦法」，對各車站、車班、機班、檢車員工，依照各部門工作之繁簡、行車事變可能性的大小，規定在某一期限內，若能保持無責任事變之紀錄者，予以團體獎勵，提高員工警覺、競勝精神，減少人爲事故，不過此項制度戰後一度中止，細究其精神與用意，至爲完善，有恢復之必要。

修城參酌現時台鐵設備與人事情況擬定〈各車站及車班組無責任事變獎勵辦法〉，此外爲求運務、機務、工務三方面保安工作的配合，增擬機務、檢車、工務段無責任事變獎勵辦法。修城在1949年5月5日呈遞簽呈予莫衡，莫衡當天立即批准，批示：「准自六月一日起實行 衡」。⁹

1949年6月1日起，台鐵實行〈無責任事變獎勵辦法〉，此辦法係基於兩

⁷ 〈台灣鐵路管理局公報〉夏字第3號，1948年4月17日，頁36。收入於陳雲林總主編，《館藏民國台灣檔案匯編》第183冊，頁69。

⁸ 《交通部台灣鐵路管理局檔案》，〈行車事變救援規則案〉，檔號：0038/058.3/03/01，1949年3月3日。

⁹ 《交通部台灣鐵路管理局檔案》，〈無責任行車事變獎勵辦法案〉，檔號：0038/058.3/06/01，1949年5月5日。

原理而訂定：(一) 獎勵優於懲罰：對鐵路從業人員的情緒而言，懲罰雖能收一時之效，但用獎勵的方法，可以激起從業人員的情緒，更專注於工作。(二) 團體獎勵：鐵路運輸係團體工作，每個人所負責的事務均與行車安全密切相關，一人的疏忽，可能導致團體爭取榮譽的失敗，以團體為主的獎勵，可使從業人員彼此間相互督促、勉勵精進。

〈無責任事變獎勵辦法〉指稱的「鐵路從業人員」分成以下四類：一、車站與列車上的工作人員，二、機務工作人員，三、檢車人員，四、工務人員。上述人員在某一定期內，如未發生行車事變，可獲得獎章、獎狀或獎金，以資鼓勵；¹⁰如在滿足規定期間之前發生應負責任之事變時，所有已達成的紀錄均予取消、重新計算。¹¹

規定的期間視各單位業務之繁簡而有不同的規定，站員與車班按照各地情況與人數，以 2 個月至 24 個月為一期；機務員工以 50 萬機車公里或 18 個月工作為一期；檢車員工以檢查 10000 軸為一期；工務人員按其所轄軌道里程多寡，分別以 18 個月或 30 個月為一期。倘若在規定期間內發生責任事變，則此期即取消，由發生事變次日凌晨零時開始第二期。達成第一期，且無發生責任事變，發給銅質獎章、獎狀與獎金；達成第二期，發給銀質獎章、獎狀與獎金；達成第三期，發給金質獎章、獎狀與獎金。如任何員工，能防止嚴重事變之發生，則可以發給 2%-5% 的獎金。¹²

第一個得到銀質獎章者為彰化機務段，在段長辦公室內有一黑板，每日早晨寫下累積的機車公里數，表示接近得獎情形，若有應負責之責任事變發生，則召開全體員工會議，請應負責責任事變者向同仁說明原因，將累積的機車公里數擦掉，並對同仁道歉；台南機務段在得到銀質獎章前九天，一列貨運列車開

¹⁰ 王開節、修城、錢其琛等，《鐵路、電信七十五週年紀念刊》，收入於沈雲龍主編《近代中國史料叢刊續編第九十三輯》，（台北：文海，1956），頁226-227。

¹¹ 中國交通建設學會編輯委員會編，《三年來之交通事業概況》，（台北：中國交通建設學會編輯委員會，1953），頁765。

¹² 王開節、修城、錢其琛等，《鐵路、電信七十五週年紀念刊》，頁227-228。

出而沒有車守，被認定為一「責任事變」，應負責之副站長，擦去黑板所累積的紀錄，不禁熱淚盈眶。¹³

此項制度在 1956 年間由交通部設計委員劉鼎新應巴基斯坦聯合國鐵路訓練中心之聘前往講學時，將此制度介紹參與會眾，得到各國代表的讚許；¹⁴1957 年 12 月聯合國亞洲暨遠東經濟委員會鐵路小組第五屆會議時，我國代表鄭海柱、傅達、莫若能、楊秀靖強調此制度的優點，獲得與會各國的讚許。¹⁵

行車保安委員會除了實施〈無責任事變獎勵辦法〉，更按月推行行車安全工作中心項目、舉辦行車安全測驗，更舉辦「行車保安宣傳」，呼籲外界共同推進行車安全工作，具體的辦法為：放映行車安全幻燈片、廣播安全警語、編印安全畫刊及標語、手冊等宣傳品，每年舉辦「行車保安週」，出動巡迴宣傳車，利用學校朝會或里民大會等公共集會做安全講演，¹⁶藉以深入人心。

如有意外事故發生，由行車保安委員會開會決定究責與處分對象，將開會投票的結果報告局長，不受局長指示，局長尊重行車保安委員會的決議，將處分對象交付人事室辦理，如當事人不服，亦有評議委員會的機制，不是局長下條子就可以任意開革，可知行車保安委員會有一定程度的公平性。¹⁷

二 外部因素：

(一) 軍事破壞

中華民國政府在戰後除了要接收敵偽資產、遣返日俘日僑，更與共產黨進行激烈的軍事對抗，在國共內戰熾烈之時，共軍為阻止國軍接收、支援，大多

¹³ 王開節、修城、錢其琛等，《鐵路、電信七十五週年紀念刊》，頁231。

¹⁴ 王開節、修城、錢其琛等，《鐵路、電信七十五週年紀念刊》，頁231。

¹⁵ 交通部交通研究所，《中華民國三十九年至四十九年交通年鑑合編本》，（台北：交通部交通研究所，1961），頁515。

¹⁶ 《台灣省臨時省議會公報》第十一卷第十五期，1958年4月15日，頁486。

¹⁷ 《台灣省臨時省議會公報》第十一卷第十五期，1958年4月15日，頁484。

採取破壞鐵路的方式，阻撓國軍的前進，甚至鐵路員工不乏被中共所擄去，遭受威逼、毒打、幽禁的對待。¹⁸追根究柢，鐵路不只是一般人民行旅往來之工具，也有軍事運輸、戰略佈署的功效。破壞鐵路，不但花費人力搶修、還要購買新料，在在需要經費的挹注，對戰後財政吃緊、物價飛騰的中華民國政府而言，無疑雪上加霜，也頓挫民心士氣。

台灣在國共內戰中因海峽的隔絕，免於戰火的波及，但共產思想卻無遠弗屆，隨著傾共份子來台，早在 1946 年就有「台灣工作團」團長章椒潛入台灣，吸收一百餘人，打入行政長官公署擔任文教工作，交通處電請鐵路管理委員會嚴加防範。¹⁹1946 年底，鐵路警察署密報台南一帶有奸黨活動、煽惑員工罷工、拆毀路軌之情事，經調查與台南鐵路監理人員陳伯遼有關，陳係共黨台灣特派員，與其弟利用中央通訊社電台通訊電台通訊聯絡員工，鐵路警察署呈報警務處並嚴密偵查。²⁰

自 1948 年下半年開始，國共內戰惡化，台灣成爲一波又一波難民、官員、軍隊蜂擁而至的棲身之所，1949 年初，奉蔣介石總統之命接任台灣省主席、並兼任警備總司令的陳誠意識到台灣的重要性，爲防止來台民眾中夾雜共諜、反動份子，且過多人口湧入，也會造成糧食缺乏、住宅不足、物價波動等問題，經省府會議、省參議會討論，陳誠在 1949 年 3 月 1 日實行〈入境管制辦法〉，有效控管來台民眾。

同時，警備總司令部期望發揮民眾力量，維護鐵路沿線交通安全，擬定〈台灣省鐵路公路沿線交通維護辦法〉，陳誠於第 91 次省府委員會議指示交付審查，由省府委員朱文伯擔任召集人，邀集交通處、警務處、法制室等主管審查。²¹朱文伯於第 94 次省府委員會議報告，表示台灣治安狀況及村里組織與內地各省不盡相同，且原擬辦法係依照 1941 年國民政府頒發之〈全國鐵路、

¹⁸ 凌鴻勛，〈修路者的血汗與淚〉，《傳記文學》第 1 卷第 2 期，1962 年 7 月，頁 39。

¹⁹ 《交通部台灣鐵路管理局檔案》，案名：〈奸黨活動案〉，檔號：0038/025.3/1，1946 年 7 月 17 日。

²⁰ 《交通部台灣鐵路管理局檔案》，案名：〈奸黨活動案〉，檔號：0038/025.3/1，1946 年 12 月 23 日。

²¹ 葉惠芬編，《陳誠先生從政史料選輯：台灣省政府委員會會議紀錄》，頁 267。

公路、水路、驛路沿線交通維護辦法〉訂定，台灣似不適用，擬予保留。²²最後經交通處、警務處磋商具體辦法後，報請第 103 次省府委員會議決議，決議通過，台灣省政府於 1949 年 6 月 30 日公布施行〈台灣省鐵路公路沿線交通維護辦法〉。²³

1949 年 5 月 20 日，台灣實施戒嚴，鐵路被視為國防保護對象，台鐵報請軍方派兵駐守重要橋樑隧道，以下為東部鐵路兵力派駐分配表：

表 5-2 花蓮台東部重橋樑隧道監護兵力駐地分配表

橋樑名稱	橋樑位置			孔類	監護兵力	派遣部別
	公里	公尺	公分			
木瓜溪第二避溢橋	8	70	37	11	一排	92P 276R
木瓜溪第一避溢橋	9	687	50	24		
木瓜溪本橋	9	855	52	9		
麻子漏溪橋	59	416	89	7	一班	92P 275R
掃叭隧道及掃叭溪第一~三橋	71				一排	
	72~74					
打密刺溪橋	79	776	70	5	一班	
清水溪橋	89	813	25	16	一班	
新武呂溪橋	120	329	85	18	一班	92P 274R
鹿寮溪橋	142	544	20	14	一班	
初鹿尾溪橋	148	499	95	17	一班	

資料來源：檔案管理局藏，《交通部台灣鐵路管理局檔案》，案名：〈東線橋隧防護〉，檔號：0038/175.3/03，1949 年 10 月 13 日。

台灣警備總司令部下轄北、中、南、東部四地警備司令部，至於負責守護鐵路橋樑隧道之事務，則交由各警備司令部「橋樑隧道連」辦理（以下簡稱「橋隧連」）：北部地區為 101、102 連，中部地區為 401、402 連，南部地區為 201、202 連，東部地區為 301、302 連。²⁴

並非所有台鐵橋樑、隧道均派兵駐守，警備總部的標準是：長度在 300

²² 葉惠芬編，《陳誠先生從政史料選輯：台灣省政府委員會會議紀錄》，頁441。

²³ 《台灣省政府公報》，卅八年秋字第一期，1949年7月2日，頁2-3。

²⁴ 鄧志忠，〈警備總部橋樑隧道連〉，《鐵道情報》第176期，2007年3-4月號，頁80。

公尺以上的鐵路橋樑隧道，檢修困難、易遭破壞且附近無其他橋樑或道路可資繞越者，派一個班（十員，包括班長、副班長及士兵）的兵力駐守；同一河川之橋樑，或綿延連接的隧道在 300 公尺半徑內，派一個駐守部隊兼顧。未派兵駐守的橋樑、隧道，由各縣市警察局指揮民防隊員游動巡邏，或督導鄰近居民監護。²⁵

橋隧連的編制，在「連部」（中隊）之下有「排部」，再往下有「班哨」。隧道兩端各設一班哨，以資守護；橋樑僅於某一端設班哨，除非長度過長、此不見彼，方在兩端設哨，此外在橋樑銜接陸地的端點設水銀投射燈及白熱投射燈，²⁶以利哨兵加強橋隧之防護，有效遏止有心人士惡意破壞。

一個橋隧連原則上有四個排，每排四個班，排部通常設於四個班哨的中間，由排長駐點，至於副排長（士官長）則在其他班哨駐點，茲以本部設於關山的 301 連為例說明：

表 5-3 東部警備司令部橋隧 301 連駐地一覽表

排別	班別	班名	性質	排部所在地
第一排	第一班	台東大橋班	公路橋	
	第二班	山里南口班	鐵路隧道	第一排排部
	第三班	山里北口班	鐵路隧道	
第二排	第四班	中興班	鐵路橋	
	第五班	初來班	公路橋	第二排排部
	第六班	池上班	公路橋	
	第七班	海端班	鐵路橋	
第三排	第八班	玉里班	鐵路橋	
	第九班	大禹班	鐵路橋	
	第十班	三民班	鐵路隧道	第三排排部
	第十一班	舞鶴班	鐵路隧道	
第四排	第十二班	光復南口班	鐵路隧道	第四排排部
	第十三班	光復北口班	鐵路隧道	

資料來源：鄧志忠，〈警備總部橋樑隧道連〉，《鐵道情報》第 176 期，2007 年 3-4 月號，頁 81。

²⁵ 鄧志忠，〈警備總部橋樑隧道連〉，《鐵道情報》第 176 期，頁 80。

²⁶ 台灣鐵路管理局，《台灣鐵路百週年紀念》，（台北：台灣鐵路管理局，1987），頁 160。

由上表可知，為求管理之便，橋隧 301 連一排轄有 2-4 班，並不是固定的四個班，而且公路橋樑也派兵駐守。此外，橋隧 301 連北起光復、南迄台東大橋，將近 120 公里，綿長的區間由 130 名士兵守護，勤務可謂繁重，但這樣的設計也確保鐵路運輸的安全。

軍隊駐守鐵路沿線，備極辛勞，台鐵在每年三節一春節、端午、中秋一均由有關單位派員組成勞軍小組，前往各警備部隊慰問並表示敬意。²⁷

(二) 干擾行車安全：

人為造成的行車事故，除了惡意破壞鐵路者，還包括兩者：一、學生不守乘車秩序；二、鐵路堆石問題。以下敘述之：

學生不守乘車秩序早在戰後初期即以有之，學生年輕尚氣、愛好嬉戲，搭乘火車時藉口車內擁擠，群聚車門及兩車相連的通道，甚至攀登車頂嬉戲，若行經隧道、橋樑時，極易發生危險，不接受鐵路員工的規勸，時常發生口角。台鐵電請教育廳，轉請各校校長協助、聽從車上員警勸導；台鐵亦提出如各校校長能就近邀約所在地站長蒞校演講鐵路行車常識及旅客應守規則，更能收合作訓導之效。²⁸

不過不守乘車秩序的情形依然時有所聞，到了 1955 年 8 月，省政府公報上還出現「最高當局對此極為注意，一再諭令嚴禁」，雖然台鐵已加掛車廂，但學生依舊貪玩而不聽規勸，為此，台鐵除了研擬〈搭乘火車學生領隊須知〉、〈學生乘車應行注意事項〉外，並請各地區學生「校外生活指導委員會」指派管訓人員隨車監護、維持學生乘車秩序，並發給「監護學生乘車證」，切實加強組訓、發揮自治精神。²⁹

管訓人員隨車監護，可以幫助若干規模較小車站人手不足、不能照顧學生

²⁷ 陳延厚編，《中國鐵路創建百年史》，（台北：台灣鐵路管理局，1981），頁406。

²⁸ 《台灣省政府公報》夏字第三十九期，1948年5月15日，頁571-572。

²⁹ 《台灣省政府公報》四十四年秋字第二十九期，1955年8月3日，頁336。

上車的困難，例如新店線的文山中學熱心配合，學生遵守排隊上下車的規則；淡水線的淡水、北投兩站分掛列車疏運學生後，秩序亦佳。³⁰

鐵路堆石問題係指兒童或成人在軌道上堆放石塊，以見火車碾碎石塊為樂，但此項行為已觸犯公共危險罪，影響乘車旅客的生命安全。「鐵路堆石」問題在日治時期早已有之；³¹1949年一月到七月，因堆石而肇事的次數就有七次之多，據養路員工報告，有學童堆石於軌道上，台鐵電請教育廳嚴飭鐵路沿線學校協助防止，並向學童解說堆石肇事後果之嚴重，務使各知警惕。³²

不過「鐵路堆石」事件在1950年代仍屢見不鮮，以1954年1月至1957年6月為例，三年半之間就發生55次「鐵路堆石」之情事，其中24次當場捕獲堆石者，詳見下表：

表 5-4 當場捕獲堆石者與列車處置情形

次數	日期	地點	列車處置情形
1	1954.1.19	螢橋—和平	緊急剎車
2	1954.2.1	螢橋—和平	緊急剎車
3	1954.4.10	台北—雙連	緊急剎車
4	1954.8.9	台南	預先發覺
5	1954.10.1	台中—潭子	緊急剎車
6	1954.10.11	高雄—壽山	緊急剎車
7	1955.5.5	桃園—鶯歌	剎車不及出軌
8	1955.6.27	通霄—苑裡	剎車不及出軌
9	1955.8.12	鼓山—三塊厝	剎車不及出軌
10	1955.9.6	田中	預先發覺
11	1955.9.9	萬華—和平	緊急剎車
12	1955.11.13	橋頭—岡山	緊急剎車
13	1955.11.13	台北—雙連	緊急剎車
14	1955.11.24	屏東—九曲堂	緊急剎車

³⁰ 《台灣省臨時省議會公報》第十一卷第十五期，1958年4月15日，頁481。

³¹ 以1922（大正十一）年為例，違反鐵道法令的諸多行為中，就有「在軌道上橫放障礙物」6例、「向列車投擲瓦石」9例之情事。台灣總督府鐵道部，《台灣總督府鐵道部第二十四年報》，（台北：台灣總督府鐵道部，1923），頁34-35、96。

³² 《台灣省政府公報》卅八年秋字第九期，1949年7月11日，頁135。

15	1955.12.6	台北—雙連	緊急剎車
16	1956.1.21	螢橋—萬華	緊急剎車
17	1956.2.27	林邊—社邊	緊急剎車
18	1956.3.1	和平—螢橋	緊急剎車
19	1956.3.6	台中—烏日	緊急剎車
20	1956.4.30	員林—花壇	緊急剎車
21	1956.5.1	圓山—雙連	緊急剎車
22	1956.7.22	北投—新北投	緊急剎車
23	1956.7.28	南靖—後壁	緊急剎車
24	1957.2.8	水底寮—枋寮	緊急剎車

資料來源：〈軌道上堆置石塊四年來記錄〉，《暢流半月刊》，第16卷第9期，1957年12月16日，封面封底裡。

與台灣一樣有「鐵路堆石」問題的還包括日本鐵路，這是因為台灣、日本鐵路沿線人口密集，住宅村莊遍布鐵路兩側，兒童往往基於好奇心，趁家長不注意時堆石嬉戲，妨礙列車行進運轉之事故時常有之，且軌道石碴多用卵石，不易壓碎，極易造成行車事變。

面對這樣的問題，台鐵多半要求家長嚴加管束兒童、赴各級學校向學生宣導「鐵路堆石」的嚴重性，但收效有限。

「鐵路堆石」所釀成最大的一次行車事變，是在1957年12月9日下午，台南開往基隆的22次旅客列車行經桃園—鶯歌時出軌傾覆，當時司機雖然緊急剎車，但因煞車不及而出軌，機車、煤水車及四輛客車傾倒，造成18人死亡、20人重傷、78人輕傷的慘劇。

事件發生後，列車長立即指揮關係員工施行列車防護措施及救護受傷旅客，並馳赴鶯歌站南方尖山平交道，利用該處電話機報告鶯歌站值班站長，轉報台鐵並聯絡各單位到現場搶救。台鐵據報後，由莫衡局長親率主任秘書、運務、工務、機務三處處長暨台北鐵路醫院醫護人員，分別搭乘汽車三輛前往現場搶救、勘查、督導修復。³³

行車保安委員會審核組、考察組、預防組及運務、工務、機務三處人員於

³³ 〈民國四十六年十二月九日桃園鶯歌站間上行第二十九次普通旅客列車出軌傾覆事變調查報告書〉，《台灣省臨時省議會公報》第十一卷第一期，1958年1月7日，頁2。

12月9日下午五時調查出軌情形，隨即發現出事列車第十節客車左右鋼軌附近遺有石塊碎片若干，鋼軌上均留有石塊被車輪碾碎殘留石粉之痕跡。出事地點為千分之十下坡度，曲線半徑為398公尺，當時未發現機車車輛有不妥情況，列車時速據司爐報告約為60公里（最高限速65公里），並未超過規定，當時即初步判斷「鐵路堆石」顯然為本次事變原因。³⁴不過，如未破獲堆石者，雖事實俱在，恐社會大眾不明真相，懷疑台鐵敷衍塞責、逃避責任，在12月10日，台鐵懸賞二萬元偵察堆石者，莫衡呼籲全國國民共同維護交通安全。³⁵

鐵路警察局刑警隊在出事地點附近偵查，分別訪問當地居民，12月11日從在該處遊玩的小孩中，打聽到列車出事前曾有一群小孩在鐵軌旁邊遊玩，刑警隊根據此一線索，再繼續追查下去，查出居住在現場附近正義新村裏面有幾個小孩，曾於火車出事前在路軌旁邊遊玩，這幾個小孩名羅中倫（6歲，小名老么）、王運啓（5歲，小名胖胖）、白鴻飛（5歲，小名白毛）、吳大智（5歲，小名牛牛）、馬台音（5歲），還有二個不會講話的女孩，為白毛、牛牛兩人的妹妹，這七個小孩如何的玩法？有無在路軌上堆石子？是哪幾個小孩在堆石子？為恐驚動小孩，首先訪問有關的幾位大人，據他們所說，這幾個小孩因同住在正義新村，每天都在一起遊玩，火車出事之前不久，他們幾個人跑到正義新村裡的大廚房找鍋粿吃，白毛、牛牛，帶領他們兩人的妹妹，與馬台音等五個人，一邊吃著鍋粿，一邊在火車道旁土堆上面玩，胖胖與老么這兩個小孩在火車路軌上堆石子，老么在外面的路軌，胖胖在裡面的路軌，兩人玩了一會，聽到有火車的氣笛聲，急忙爬上土堆，看到火車過來轟的一聲，黑煙漫天，他們這一群小孩嚇得紛紛逃回家去。

鐵路刑警隊查明以上的詳情後，隨即訪問這幾個小孩的家長，並詢問小孩，有的小孩講出當天情形，有的不敢說，還有一個小孩見了生人竟嚇哭了，另有二個小女孩目前還不會講話，所以刑警隊在偵訊上很感困難，其中「白毛」

³⁴ 《台灣省臨時省議會公報》第十一卷第一期，1958年1月7日，頁11。

³⁵ 〈路局懸賞兩萬 查堆石塊的人〉，《聯合報》第三版，1957年12月11日。

說話比較清楚，有問必答，說出該日看到「胖胖」與「老么」在火車道上堆石子，問「胖胖」時，他很天真地說有，「老么」也點點頭，「牛牛」說話雖不如「白毛」會說話，但他也表示有，以上偵查結果，刑警隊於 12 日製為筆錄。³⁶

雖然事件真相已然釐清，係兒童在成人疏於照料下，在鐵路堆石而釀成的慘劇，但仍有相當程度質疑的聲浪，12 月 26 日第三屆臨時省議會第二次大會中，省議員葉寒青曾在日治時期看火車輾過小石子，一點影響也沒有；³⁷省議員張彩鳳認為出軌和翻車是兩件事，出軌的原因是否包括翻車？³⁸省議員郭國基指摘莫衡將肇事責任推給小孩，而忽略機車的車輪是否因長時間的摩擦而變薄，導致翻車？以及聯杆搖杆有沒有毛病？車心有沒有脫開？³⁹省議員陳天佑聽聞海軍有一位軍官擁有 15 年火車司機的經驗，願意以自己的性命做一次試驗，是否軌道堆石可導致翻車？希望莫衡能夠採納建議，此外更質疑莫衡為何對這次的翻車事件未負任何行政責任？⁴⁰省議員蔡李騫認為翻車事件的發生，是台鐵內部人事傾軋、內鬥表面化的結果，希望莫衡下定決心改革人事陣容，否則將再提案公開「廿一條大罪」。⁴¹

面對省議員的質疑，莫衡詳加說明 22 次司機員發現軌道上有堆石即予緊急制軔，不過因為距離過短，未能避免出軌、翻車，但已減少人員傷亡與車輛損毀，雖司機員不幸罹難，但已盡到最大的責任；⁴²至於行政責任，莫衡已向交通處長譚嶽泉自請處分，譚嶽泉則交由省府決定。⁴³

雖然台鐵在此次事件中無法律上的責任，但善後處理方面十分完善，在事件發生後即組成「桃園鶯歌間行車事故善後處理委員會」，設慰問、醫療、財

³⁶ 《鶯歌翻車之處 頑童現場表演》，《聯合報》第三版，1957年12月14日。

³⁷ 《台灣省臨時省議會公報》第十一卷第三期，1958年1月21日，頁52。

³⁸ 《台灣省臨時省議會公報》第十一卷第三期，1958年1月21日，頁47。

³⁹ 《台灣省臨時省議會公報》第十一卷第三期，1958年1月21日，頁48。

⁴⁰ 《台灣省臨時省議會公報》第十一卷第三期，1958年1月21日，頁50。

⁴¹ 《台灣省臨時省議會公報》第十一卷第三期，1958年1月21日，頁49-50。

⁴² 《台灣省臨時省議會公報》第十一卷第一期，1958年1月7日，頁12。

⁴³ 《省議員指斥鐵路局 推諉鶯歌車禍責任》，《聯合報》第三版，1957年12月27日。

務、事務、聯絡、文書各組，動員所有力量處理善後事宜。死亡的員工與旅客殮葬費用由台鐵負擔，成人亡者致贈家屬奠儀一萬元、孩童五千元，遠地之罹難者配合家屬的要求，台鐵另派卡車載運靈柩回鄉。⁴⁴12月28日上午，台鐵與鶯歌鎮公所、鶯歌鎮民代表會，在鶯歌站南一公里的正義新村廣場（出事地點小高坡）舉辦聯合公祭、告慰罹難旅客。⁴⁵傷者在鐵路醫院、鐵路工會療養，由醫護人員悉心醫治，必需服用貴重藥品者亦儘量予以供應，又有喜歡中醫診治之旅客，亦另延中醫診治；治癒之旅客，家住台北市外者，台鐵贈送回家車票，凡有家屬護送者，按其人數一併贈送車票。旅客在事件中遺失物品，在事故原地清理後，送達善後處理委員會，台鐵通告失主前來認領，凡有姓名、住址之物件，台鐵用包裹郵寄交還失主。⁴⁶

由上述學生不守乘車秩序、鐵路堆石兩項干擾行車安全問題可知，台鐵多用「再三勸告」、「加強宣傳」較為軟性的訴求呼籲乘客與民眾遵守，莫衡坦言如此舉措「收效極微」。⁴⁷從見諸於省政府、省議會公報的敘述可以推知往昔學生或民眾不遵守乘車秩序、鐵路堆石問題嚴重的程度，若肇生意外，台鐵雖無法律責任，卻要面對民意機關的指摘、負擔道義上的善後責任，對致力於行車安全的台鐵而言並不公平，惟有政府祭出強而有力的監護力量、法律制裁，配合台鐵的宣傳勸導，方能有效維繫鐵路行車安全。

（三）旅客攜帶違禁品：

1948年5月12日下午，南下的29次客車即將從台北站開出時，TP3529號三等客車內發生火警，所幸隨即遭到撲滅。經調查係該車內某一旅客不慎，誤將打火機所用之汽油一小瓶，傾倒於他客所攜帶的一批大甲草帽行李上，引發火警。因當時大甲草帽帽邊多利用電影軟片製成，這種軟片最容易引火，且

⁴⁴ 《台灣省臨時省議會公報》第十一卷第一期，1958年1月7日，頁16。

⁴⁵ 〈公祭罹難旅客〉，《業務通訊》第三十一號第四版，1958年1月1日。

⁴⁶ 《台灣省臨時省議會公報》第十一卷第一期，1958年1月7日，頁16。

⁴⁷ 《台灣省臨時省議會公報》第十一卷第十五期，1958年4月15日，頁480。

三等車內乘客擁擠，菸灰火氣在所難免。為防範未然，台鐵車務處通知各站長，轉飭車站人員及鐵路警察，嚴禁旅客攜帶此種草帽進入列車內，以免發生意外、維護行車安全。⁴⁸

正當此事落幕 16 天後，5 月 28 日，同樣是這列 29 次客車，下午二時五十八分，列車開出萬華站後，駛近萬華板橋間新店溪橋前時，所掛第九輛三等客車 22034 號突然起火燃燒，當時列車已行駛至橋上，旅客聞警驚慌失措，情急之下跳水逃生，若干人失足落水。待列車停妥後，隨車人員即全力搶救，台鐵於三時二十分聞訊，由於郎鍾騷局長前往花蓮視察，遂由修城副局長率領車務、工務、總務處長暨警務室主任等人馳往現場，督促搶救；同時動員全體醫務員赴出事現場救護受傷旅客，施以急救，並送至台北鐵路醫院、省立台北醫院等醫療院所救治。省主席魏道明聞訊後，指示社會處處長李翼中調查，並發款協助台鐵辦理緊急救濟。

這場意外導致四節車廂被燒毀，係全部 11 節車廂的最後四節，計二等車廂一節、三等車廂二節、行李車一節。據調查，失火原因是有乘客攜帶汽油或樟腦粉引起火警。⁴⁹

失火當時，車廂旅客向前後兩端車廂逃避，查票員陳東昇見狀緊急扳動車長閘，試圖緊急停車，停車後卻有幾節車廂仍在橋上，無法使著火車廂與未著火車廂分離，從後方湧上的旅客催促司機趕緊開車，但因車長閘扳下後全部列車處於「緊軔」的狀態，動彈不得，司機懷疑車長閘未回復原狀，或火燒車之軔管燒壞，導致列車無法前進，派司爐奔向後方，與查票員商量隔離著火車廂的方法，但查票員見火勢已逐漸蔓延，危急之際不得已跳下鐵橋，司爐發現第八節車廂後段已經著火，只好將第七節、第八節車廂連結器鬆開，使前七節車廂得以脫困，司機再將這七節未著火的車廂開往板橋站。後面四節車廂由於火

⁴⁸ 《台灣鐵路管理局公報》夏字第十五號，頁169，1948年6月12日出版。收入於陳雲林編，《館藏民國台灣檔案彙編》第183冊，（北京：九州出版社，2007），頁202。

⁴⁹ 〈廿九次南下車慘劇 車廂四節失火焚毀〉，《台灣新生報》第二版，1948年5月29日。

勢猛烈、無法撲滅，最終全數燒毀。⁵⁰

由於火勢延燒迅速，不少乘客不是被燒死就是跳水溺斃，甚至死在車內化為焦炭而無法辨別其身分，可謂本省火車首次最不幸慘案。⁵¹死亡乘客究竟多少？眾說紛紜。根據鐵路局、鐵路工會、鐵路黨部、社會處共同組成的「新店溪橋傷亡旅客善後救濟委員會」⁵²事後統計：死亡旅客計 21 名、重傷旅客計 40 名、輕傷旅客計 36 名；失蹤旅客由家屬申請登記者計 51 名，經鐵路局派員分赴失蹤家屬居住地切實調查，除經各鄰里長暨有關單位證明屬實「推定死亡」者 43 名。⁵³

事件發生後，各方關切頻頻，除了政府官員、民意代表親赴醫院慰問，台鐵動員員工捐獻一日所得，並發給傷亡旅客救濟金：死亡旅客每名救濟台幣 35 萬元、殘廢旅客救濟 25 萬元、重傷旅客除代為治療外，每名救濟 10 萬元、輕傷旅客代為治療治傷癒為止。⁵⁴

省參議會對此不幸事件提出五點決議：

1. 請政府澈查起火原因，並追究責任予以嚴懲。
2. 對死難者從優撫卹
3. 對負傷者應分別輕重發給醫藥費
4. 請政府設立本案調查委員會
5. 鐵路局今後對車輛檢查及枕木更換，應澈底辦理，以確保行車安全。⁵⁵

此外，國民大會代表聯誼會也召開焚車慘案座談會，邀請郎鐘駱局長報告處理經過。本案死傷之慘重，按照民間習俗，需超渡亡魂，方能確保地方平安，因此萬華雙園區民代表會發起在新店溪橋畔舉辦追悼會，由代表會主席林打銅

⁵⁰ 蔡仁輝，《閒話台鐵五十年》，（板橋：作者自印，1996），頁11。

⁵¹ 〈廿九次南下車慘劇 車廂四節失火焚毀〉，《台灣新生報》第二版，1948年5月29日。

⁵² 〈辦理撫恤傷亡旅客 組織善後救濟委會〉，《台灣新生報》第二版，1948年6月2日。

⁵³ 霜，〈新店溪橋焚車案處理經救濟工作之報導〉，《路工月刊》第二卷第一期，1948年11月10日，頁36。

⁵⁴ 〈優卹焚車傷亡旅客 辦法業經各方商訂〉，《台灣新生報》第二版，1948年6月1日。

⁵⁵ 〈省參駐委會昨日會議 並請設立焚車案調查委會〉，《台灣新生報》第二版，1948年6月2日。

負責籌備，於6月12日下午2時40分舉行，⁵⁶並在當天下午四時起至16日下午四時止舉行划龍舟、超渡陰魂。鐵路局捐十萬元補助。⁵⁷萬華對岸的板橋也在6月25日舉辦追悼大會，由板橋鎮長林燕清主祭，鐵路局副局長修城陪祭，⁵⁸並宣讀祭文：

維中華民國三十七年六月二十五日，台灣鐵路管理局局長郎鐘駉謹以素花玄酒之奠，致祭於新店溪焚車罹難旅客諸君之靈曰：嗚呼！我來守職，曾未百日，夙興夜寐，惟恐不及，誠吾同人，惟勤毋失。豈其災凶，起於頃刻。悼念諸君，誰無父母？提攜持負，憂其疾厄；交痛諸君，誰無家室？手足賓友，胞與膠漆。悠悠蒼天，曷其有極！生屬同倫，寧不悲惻。事變迄今，蟾園將易，曾不遑寤，孜孜矻矻，慎其棺衾，期安窆窆，惟厥慘禍，伊誰使燒，我心實痛，永無寤息。魂兮有靈，鑒屯哀臆。嗚呼哀哉，尚饗！⁵⁹

祭文辭意懇切，除了悼念亡者之不幸，也流露郎鐘駉就任鐵路局長未及百日，雖告誡員工注意行車安全，卻還是發生不幸事件的遺憾與追悔。

經過此一事件，台鐵痛定思痛，修訂客運規章，對於危險品、煖爐及烘爐、屍體、動物、不潔或腐臭者、毀損車廂之虞者、堵塞過道或座位之虞者，一概不得攜帶入車。旅客自行攜帶入車之物品，由旅客自行負責，照管鐵路不負責任；旅客或托運物品者，如攜帶危險品、厭惡品、違禁品或隱匿於行李包裹等件之內，交由鐵路裝運者，如經查獲除照章辦理外，若因此發生損害情事，需由旅客或托運者負賠償之責任。⁶⁰車務處也從同年七月開始，實

⁵⁶ 〈本報訊〉，《台灣新生報》第二版，1948年6月9日。

⁵⁷ 〈焚車案死者慰靈祭明日下午舉行〉，《台灣新生報》第二版，1948年6月12日。

⁵⁸ 〈追悼焚車死難者 板橋昨行慰靈祭〉，《台灣新生報》第二版，1948年6月26日。

⁵⁹ 《交通部台灣鐵路管理局檔案》，案名：新店溪橋焚車案，檔號：0037/027.2/01/01，1948年6月25日。原文無標點符號，筆者依照文氣與脈絡酌予增加，以便閱讀。

⁶⁰ 〈修改客運規章各條文〉，《台灣鐵路管理局公報》夏字第十八號，1948年6月26日出版，頁

行貨物事故防止週，每兩個月一次、每次定期七天，以增進貨運安全、防止偷失損壞的情形發生。⁶¹

此外，另外頒行辦法獎勵告密旅客，旅客如發現攜帶危險物品乘客者，應立即向車站人員或鐵路警察密報，一經查獲，即由罰款補收各費中提出五成爲告密人獎金，另由鐵路局發給一千元以上之獎金。提高車站人員及鐵路警察的對私自夾帶危險物品的警覺性，隨時注意偵查，同時改善列車消防設備，加強消防訓練。⁶²

莫衡接任鐵路局長之後，爲充實消防設備，在 1949 年 10 月 26 日向中國輕便實業公司台灣分公司洽商，以每輛新台幣 34000 元的價格，購買輕便救火車四輛，防止意外發生。⁶³

(四) 平交道事故：

平交道係鐵路與道路交會之處所設置的標誌或聲光號誌，提醒來往行人、車輛注意安全之行車保安設備。戰後，依據台鐵運轉規章，鐵路沿線平交道及安全防護措施分爲四種：⁶⁴

1. 第一種平交道：日夜派人看守，設有手動或電動遮斷機以及手動警報機。
2. 第二種平交道：僅白天派人看守，設手動遮斷機以及手動警報機。
3. 第三種平交道：無人看守，僅設有自動警報機等防護裝置，按照設備、種類又細分爲甲、乙兩種：甲種係指設有自動警報機並附自動遮斷機；乙種僅設自動警報機（紅閃燈及警鈴）。

191-193。收入於陳雲林編，《館藏民國台灣檔案彙編》第183冊，頁223-225。

⁶¹ 〈台灣鐵路管理局車務處通知〉，《台灣鐵路管理局公報》夏字第十八號，1948年6月26日出版，頁205-206。收入於陳雲林編，《館藏民國台灣檔案彙編》第183冊，頁237-238。

⁶² 蔡仁輝，《閒話台鐵五十年》，頁12。

⁶³ 《交通部台灣鐵路管理局檔案》，〈本局購買輕便救火車案〉，檔號：0038/014.5/15。1949年10月24日至11月1日。

⁶⁴ 台灣鐵路管理局，《台灣鐵路百週年紀念》，（台北：台灣鐵路管理局，1987），頁50-51。

4. 第四種平交道：僅有平交道標誌，未設有防護裝置。

平交道事故的發生，多半以汽車搶越平交道和經過平交道時發生故障，列車閃避不及，因而肇禍；軍用車輛則不問有無柵欄，都是衝過去，⁶⁵無視交通法規。平交道事故也引來省議會議員的關切，陳漢周議員認為台鐵對車禍「視若無睹，不加注意改善，推諉責任，以規章為護身符，並在報端大登啟事，將車禍責任，全部諉過於汽車駕駛人員」⁶⁶；張芳燮議員建議「機關車夜間行車應點亮照明燈、撤除有礙瞭望之平交道附近障礙物、嚴格選用機關車司機，萬勿濫竽充數」⁶⁷

對於省議員的指責，莫衡除了詳細交待肇事原因，並對車禍甚感痛心，籲請社會協助，減少肇事率。

莫衡自承台鐵本身的確有待改善之處，並允諾針對以下幾點加強：盡力改善平交道設備、加強看柵夫工作考勤、調整平交道等級、督促司機通過交通繁忙平交道前鳴放汽笛，減少事故的發生。

第三節 八七水災中的台鐵

1959年8月7日，南海東沙島附近因受艾倫（Ellen）颱風的影響，形成一股低氣壓，其後侵入台灣，使得西南季風加強，此一飽含水蒸汽的季風吹經中南部平原地區時，受阻於東北面的中央山脈，因而急促上升，與冷空氣接觸，凝結成爲地形雨降下。⁶⁸同時與西北方面來的較冷氣團相遇產生的冷鋒，頂托濕熱的空氣上升，產生極爲旺盛的對流現象，形成暴烈而持續的熱雷雨。8月7日深夜至8日凌晨，雷電連續4-5小時不斷，降下500-1000公厘的雨量，⁶⁹地面積水難以宣洩，各河川水位暴漲、山洪爆發，造成空前的大水災，是謂「八

⁶⁵ 《台灣省臨時省議會公報》第一卷第三期，頁146。

⁶⁶ 《台灣省臨時省議會公報》第一卷第三期，頁144。

⁶⁷ 《台灣省臨時省議會公報》第一卷第三期，頁146。

⁶⁸ 行政院，《八七水災重建工作報告》，（台北：行政院，1960），頁5。

⁶⁹ 陳正祥，《台灣地誌 中冊》，（台北：南天，1993），頁427-428。

七水災」。

八七水災受災地區，北起苗栗、南迄屏東，包括十縣三市：新竹、苗栗、台中（縣市）、彰化、南投、雲林、嘉義、台南（縣市）、高雄（縣市）、屏東，均為台灣西部平原土地肥沃、物產豐饒、交通路線密集之地，對台灣交通、經濟、國防均有嚴重的破壞。八七水災受災人民總數達 305234 人，其中死亡 667 人、失蹤 408 人、重傷者 295 人、輕傷者 647 人；房屋全倒者有 22426 戶、半倒者 18002 戶，直接引起之公私損失，其屬有形並可估計其損失價值者，總計新台幣 37 億 4235 萬 8 千元，其破壞力與造成的生命財產損失，堪稱台灣史上重大天然災害。

不過，八月七日當晚，台北車站照常開行列車，五次夜快車於晚間九點半發車，終點高雄。八日凌晨三點，列車抵達彰化，此時風雨交加，洪水已將橋樑沖毀，無法南下，列車長決定從山線返回台北，車次改為六次，到台中時得知北上橋樑也被洪水沖毀，原路而還，從王田（今成功站）—追分聯絡線改走海線，到了追分站，列車受阻、被洪水包圍。⁷⁰

八日上午，暴雨還未減小，兩百多位旅客又饑又寒，列車長吳步恭設法借貸兩包米，煮成飯團供旅客食用；旅客張劍輝冒險涉水自追分站至台中站報告，請求支援。張劍輝晚間抵達台中站，台中運務段段長王紹宗招待用餐，並商請當時在台中的運務處長陳樹曦，借用站款訂製 250 個飯盒送往追分。經過聯繫，晚間十一時由台中運務段段長王紹宗、警務段段長吳鴻源率領路員、警員多人，搭乘卡車攜帶飯盒前往追分。抵達追分後與列車長洽談，始知用餐問題已解決，飯盒可做為九日上午之食糧。⁷¹

九日上午，王紹宗、吳鴻源向台中警備司令部商借卡車、將所有旅客接駁回台中。旅客抵達台中後要求全價退票，按照台鐵規章，應扣除已搭乘之路段票價，或將旅客原車送回列車始發站才符合規定。考量實際情況，將旅客送回

⁷⁰ 程大器，〈經得起考驗的自由中國：八七水災 八一五震災，學生搶救重建紀翔〉，（台北：作者自印，1960），頁156。

⁷¹ 陳樹曦，〈八七水災追記〉，《暢流半月刊》第二十卷第三期，1959年9月16日，頁14。

原站已不可能，全價退票與規章不合，台中車站站長姜光第請示陳樹曦解決方法，陳樹曦認為此次水災係天然災害，不能按照常理處置，只能答應旅客要求，事後再向台鐵報備。為安置旅客，台中站向附近國民學校借得教室三間，暫作歇息之所。不過旅客以係天災，全價退款後均自行散去，救護六次列車旅客工作告一段落。⁷²

水災發生時，通訊設備均被洪水沖毀，台北局本部無法瞭解中南部災情，之後搶修工作開始，通訊必須優先恢復，始有利於搶修工作。陳樹曦通知台中電務段段長羅裕昌，提前修復台北台中電話線路。羅裕昌率電務段人員冒雨趕修損毀的電線、電桿。八月九日下午二時，台北台中間已能通話，陳樹曦得知工務處處長鄭海柱經山線、副處長孫中和經海線，視察台鐵沿線災情。

八七水災期間，山線、海線大肚溪橋被洪水沖毀，台鐵南北交通暫告中斷，為使民生必需品之供應不虞匱乏，台鐵商請軍方撥借卡車 50 輛，在彰化以南與追分、王田以北各站間發到貨物之接駁運輸，該項接駁運輸自 8 月 22 日至 9 月 7 日止，前後 17 天，共接駁整車貨物 4976 噸、零擔 1750 噸、旅客行李包裹 30 餘噸，卡車行駛約 1700 餘輛次。

接駁載運貨物以民生必需品為限，整車如食米、麵粉、大豆、花生米、蔬菜、魚、豬、雞、鴨、鵝、蛋類、食鹽、大豆油、花生油等，再加零擔貨物，至於一般貨物與危險貨物，均不予接駁。⁷³

除了陸運改用接駁方式運送物資，在台鐵全線尚未搶通前，為減少旅客轉車及購票的麻煩，採用鐵、公路聯運辦法，自 8 月 13 日起，台北至台中的旅客，由鐵路載至新竹後，由公路局之汽車接駁至台中；鐵路搶通至王田，又由公路局派車接運至台中；鐵路搶通至台中後，公路局派車接駁至彰化。逐步推進、逐段接駁，以能直達而無間斷為止。⁷⁴

此外，水災發生後的 8 月 9 日，省主席周至柔洽請空軍派出飛機多架，自

⁷² 陳樹曦，〈八七水災追記〉，《暢流半月刊》第二十卷第三期，1959年9月16日，頁14-15。

⁷³ 〈水災期間本路貨物之接駁運輸〉《業務通訊》第72號第3版，1959年9月16日。

⁷⁴ 台灣省政府，《台灣省八七水災救濟暨重建工作報告書》，（台北：台灣省政府，1960），頁120。

8月10日起航行台北台中、台北嘉義、台中嘉義三線，在鐵路搶通前輸運往返南北之旅客。票價：台北嘉義150元、台北台中100元、台中嘉義50元，售票處在台北、台中、嘉義三地之軍用機場，軍民皆可搭乘，憑身分證登記購票。⁷⁵直到8月20日南下鐵路列車通至台中、北上列車通至彰化，得以運用汽車接駁時告一段落。總計11天之間飛行336架次、輸運旅客達10706人。⁷⁶

8月13日起，指定台灣航業公司之台東、安平兩輪及海軍總部所派之天竺、中榮兩艦，每日基隆、高雄兩港對開，載運南北長距離之客貨；又指派台灣航業公司之台北輪、海軍總部LSM艦，專門載運整批貨物，輸運順序以救濟用品、民生必需品為最優先。全國船聯會小型輪船聯營處派出興中、中孚兩輪參加輸運，直到9月7日海線大肚溪橋搶通為止。總計海運承運旅客1160人、物資25013噸。⁷⁷

行政院鑒於災區重建工作有時間上的重要性，重建地域與規模的繁重、人力物力的調配運用，不能按照平時法規進行，經行政院院會決議，報請蔣介石總統於8月31日依據〈動員戡亂時期臨時條款〉規定，頒布〈緊急處分令〉，以應付財政經濟上的重大變故，〈緊急處分令〉與鐵路相關的事物為客運票價加徵33%的「水災建設復興捐」，自9月1日至同年12月31日止。⁷⁸

大肚溪橋分為山線、海線，在八七水災中受災嚴重，經工務處派技術人員勘測結果，海線橋墩雖遭洪水沖斷8座，但基礎未壞、修復較易；山線橋墩則否，修復困難。經討論決定修復海線橋樑，由台中縣清水鎮商人周清泰承包修復海線大肚溪橋的8座橋墩，以25天為期限，將折斷之橋墩，以模型板灌漿，再加快乾劑；鋼樑方面，被沖失10孔，經調查同型備用鋼樑台鐵沿線尚存6孔，所缺的4孔由台中鋼樑廠自行裝配，限8月底以前完工。在包商與台鐵搶修人員的趕工下，海線大肚溪橋於9月7日晚間搶修完竣，大肚溪橋南段路基，

⁷⁵ 〈空軍派運輸機維持南北交通〉，《聯合報》第三版，1959年8月10日。

⁷⁶ 台灣省政府，《台灣省八七水災救濟暨重建工作報告書》，頁119。

⁷⁷ 台灣省政府，《台灣省八七水災救濟暨重建工作報告書》，頁119。

⁷⁸ 〈依據憲法臨時條款規定 總統頒緊急處分令〉，《中央日報》第一版，1959年9月1日。

亦經重型機械與軍工的協助，同時趕築竣工。9月8日零時起，全線恢復直通列車。⁷⁹

不過，9月8日的搶修通車，只是解決南北交通運輸中斷的燃眉之急，由於台鐵沿線受損之處仍多，為求一勞永逸，因此行政院在8月18日成立「八七水災救濟及重建工作小組」，由行政院長陳誠擔任召集人，督導台灣省政府及有關機關切實執行重建工作，行政院訂定〈八七水災重建工作組織綱領〉，為重建工作之最高指導原則，重建工作以交通為首，交通首重電信，次為鐵路，再次為公路。⁸⁰鐵路重建計畫，兼顧改善工作，配合未來要求，依照下列五項原則辦理：

- 一、延長橋孔，以增大流水面積。
- 二、加深及加固橋基，以防沖刷。
- 三、改善路線坡道彎道，提高行車效率。
- 四、防護路基，以防沖刷
- 五、疏改河道、清理溝渠，以暢水流。

台鐵所受災害共為297處，含山線130處、海線38處、彰化以南129處，損失土方225,710立方公尺、石碴21,000立方公尺、橋梁27孔、橋墩橋台37處、房屋120棟、電訊設備50處，竹南嘉義間號誌、煤炭油料、電訊材料、號誌材料等損失總計新台幣58,248,484元，十分可觀。⁸¹

災區鐵路重建工程於9月25日開工，隔年（1960）6月26日全部完成，重建工程與動員之人力物力概要如下所示：

表 5-5 八七水災鐵路重建工程概要表

工程項目	重建內容
三義河橋	重建 19.2 公尺鋼鈹樑橋 3 孔、增建 19.2 公尺鋼鈹樑橋 1 孔
海豐崙橋	改線，新建 19.2 公尺鋼鈹樑橋 3 孔一座
三疊溪橋	重建橋墩一座

⁷⁹ 陳樹曦，〈八七水災追記〉，《暢流半月刊》第二十卷第三期，1959年9月16日，頁17。

⁸⁰ 行政院，〈八七水災重建工作報告〉，頁17-18。

⁸¹ 台灣省政府，〈台灣省八七水災救濟暨重建工作報告書〉，頁44。

第一南勢坑橋	重建 19.2 公尺鋼鈹樑橋 1 孔一座
第一三義河橋	改線，新建 19.2 公尺鋼鈹樑橋 6 孔一座
第一筏子溪橋	重建 19.2 公尺鋼鈹樑橋 7 孔一座
大肚溪橋（山線）	增建 22.3 公尺鋼鈹樑橋 5 孔
	重建 22.3 公尺鋼鈹樑橋 11 孔
大肚溪橋（海線）	增建 22.3 公尺鋼鈹樑橋 5 孔
油車口橋	移線，改建為 90 公尺隧道一座
芭蕉橋	移線，改建為 20 孔明渠一座
小橋明渠及涵管	加固新線及重建 29 處
路基	重建 4 處
護坡翼牆及擋土牆	重建及新建共 61 處
水溝	重建 4 處
河床	疏挖及改道共 6 處
堤防及水壩	重建及新建共 9 處
房屋	整建 116 棟、重建 4 棟
機械號誌	重建 19 處
電訊設備	重建 50 處

資料來源：交通部交通研究所，《中華民國三十九年至四十九年交通年鑑合編本》，（台北：交通部交通研究所，1961），頁 446。

表 5-6 鐵路重建工程動員人力、物力、財力統計表

項目	單位	搶修部份	重建部份	
人力	軍工	人次	72,214	79,460
	民工	人次	73,915	241,549
	路工	人次	49,504	30,395
物力	水泥	公噸	366	6,783
	鋼料	公噸	265	1,825
	木料	立方公尺	157	1,020
	砂石	立方公尺	20,044	25,688
財力	政府撥款	新台幣千元	18,089	8,565
	美援貸款	新台幣千元	—	36,229

資料來源：交通部交通研究所，《中華民國三十九年至四十九年交通年鑑合編本》，頁 446。

從以上兩表可知，台鐵沿線的重建工程與耗費的人力、物力、財力的龐大，人力方面除了台鐵員工之外，另外徵調民工與軍工支援，彌補搶修、重建人力的不足，軍工在搶修及重建的比例雖然小於民工，但比例上各占 36.91%、22.61%，對台鐵在八七水災之後恢復營運有一定程度貢獻，為鼓舞重建部隊

並表達謝意，省主席周至柔電令台鐵，飭由鐵路文化工作隊前往各駐軍部隊做康樂演出、以示慰勞。⁸²

由於八七水災災區範圍廣大、影響國計民生甚鉅，災後安全分署即函請美援會對於洪水、颱風、地震等天災，應預定應變計畫，以迅赴事功，美援會在1959年11月的會議中，即提出九點意見供參考，其中與鐵路有關者為第七項：「各公營事業如電力、鐵路、電信等在預算項下應保留一定之百分數，作為緊急災害修理費用」災害應變計畫決議通過，送請省政府查照。⁸³省政府和內政部先後覆函美援會，對1959年11月的會議表示意見，針對台鐵預算應持多少比例，做為緊急災害修復費用，省政府呈報美援會，台鐵按照事業收入總額的1%編列，與內政部的意見相同，美援會決議：「洽悉」；⁸⁴此外台灣省政府亦擬定〈防颱救災會報設置辦法〉，針對鐵路、公路、橋樑搶修事宜，由交通處辦理，使台鐵日後面臨重大災害時，有規則可以依循。⁸⁵

小結

鐵路事故原因大略分為自然與人為兩種。自然災害細分為地震、颱風、洪水三種，事前無法預防，只能做事後的補救謀求儘速恢復通車。東線鐵路以輕便鐵路規格修建，路線標準較差，戰後在天災的肆虐下常常中斷，不過隨著颱風警報發布後的疏散、搶修技術的純熟、動員民工所產生的高效率，路線中斷的日數逐年減少。

人為事故包括內部與外部因素。內部因素歸咎於員工注意力或工作精神的

⁸² 《台灣省政府交通處檔案》，案名：〈八七水災專案〉，條碼號：06400000007A，1959年12月31日。

⁸³ 葉惠芬編，《陳誠先生從政史料選輯：行政院美援運用委員會會議紀錄》，（台北：國史館，2009），頁662-663。

⁸⁴ 葉惠芬編，《陳誠先生從政史料選輯：行政院美援運用委員會會議紀錄》，頁1101、1103-1104、1133。

⁸⁵ 葉惠芬編，《陳誠先生從政史料選輯：行政院美援運用委員會會議紀錄》，頁1105。

疏忽，導致嚴重的意外。過去多將肇事者予以懲罰，警惕從業人員多加注意，台鐵自 1948 年起設立「行車保安委員會」，並擬定〈台灣鐵路管理局行車事變救援規則〉，使各級員司在事變發生時盡力搶救；1949 年 6 月起參考舊制並參酌現況實施〈無責任事變獎勵辦法〉，此辦法基於「獎勵優於懲罰」、「團體獎勵」兩原則訂定，台鐵人員在某一定期內，如未發生行車事變，可獲得獎章、獎狀或獎金，以資鼓勵，可使從業人員彼此間相互督促、勉勵精進。透過海外授課與引介，〈無責任事變獎勵辦法〉在國際場合屢屢被強調，獲得與會各國代表的讚許。

行車保安委員會除了實施〈無責任事變獎勵辦法〉，對內亦舉辦「行車安全工作中心項目」、「行車安全測驗」；對外舉辦「行車保安宣傳」，透過各種方式呼籲外界共同推進行車安全；在制度上，行車保安委員會不受局長指示，開會決定究責與處分對象，如當事人不服，有評議委員會可供申訴，局長的影響力不高，具有一定程度的公平性。

外部因素包括軍事破壞、干擾行車安全、旅客攜帶違禁品、平交道事故四種。軍事破壞包括共產黨及嫌疑份子蓄意破壞鐵路的行為，1949 年陳誠就任省主席之後，經過研討，頒布〈台灣省鐵路公路沿線交通維護辦法〉，5 月 20 日實施戒嚴，台鐵報請軍方派兵駐守重要橋樑隧道、警備總部派駐「橋樑隧道連」，輔以游動巡邏、居民監護等方式，有效遏止軍事破壞，確保鐵路安全。

干擾行車安全表現在學生不守乘車秩序、鐵路堆石兩方面。學生年輕尚氣、愛好嬉戲不遵守乘車秩序，員工勸導未見作用，1955 年台鐵研擬乘車注意事項，並請各地區「學生校外生活指導委員會」派管訓人員隨車監護、維持學生乘車秩序，頗收實效；鐵路堆石問題源於日治時期，戰後屢屢發生，台鐵多半要求家長嚴加管束兒童、赴各級學校向學生宣導「鐵路堆石」的嚴重性，但收效有限，最終導致 1957 年底鶯歌的「覆車慘案」。

攜帶違禁品在 1948 年郎鍾騷局長任內即已發生，釀成新店溪橋「燒車慘案」，總計 148 人傷亡暨失蹤，堪稱鐵路局成立以來最大規模的傷亡事件，雖然責任不在台鐵，郎鍾騷面對省議員激烈質詢、各機關的關切，但仍妥善處理

傷亡救恤之事務。

至於平交道事故的發生，多半以汽車搶越平交道和經過平交道時發生故障，列車閃避不及，因而肇禍，台鐵盡力改善平交道設備、加強看柵夫工作考勤、調整平交道等級、督促司機通過交通繁忙平交道前鳴放汽笛，減少事故的發生。

針對各類型外部因素，除軍事因素外，台鐵多用「再三勸告」、「加強宣傳」、「籲請社會協助」等軟性的訴求呼籲乘客與民眾遵守交通安全，莫衡坦言如此舉措「收效極微」，一旦發生意外，台鐵雖無法律責任，卻要面對民意機關的指摘、負擔道義上的善後責任，若無政府強而有力的監護力量、法律制裁，台鐵單方面的宣傳常有難以為繼之感。

八七水災係戰後台灣所遭遇大規模之天災，水災發生後台鐵路線中斷，賴空軍、海軍、台灣航業公司之協助，維持台灣南北運輸的暢通，雖然九月初已搶通海線大肚溪橋，但沿線受災地區就有 297 處、損失總計新台幣 58,248,484 元，台鐵配合政府的重建計畫，動員軍工、民工、路工在，並使用政府撥款及美元貸款，於 1960 年 6 月底之前將受災區域恢復舊觀或予以重建。鑒於此次重大災害，為避免重蹈覆轍，美援會、內政部、省政府均擬定應變計畫，台鐵按照事業收入總額的 1% 編列緊急災害修復費用，以備不虞。

綜上所述，在 1950 年代末期，台鐵透過〈台灣鐵路管理局行車事變救援規則〉及歷年來的鐵路意外搶修經驗累積，已形成天然與人為鐵路事故的應變機制。

第六章：台鐵兼辦業務

台鐵除了擔負台灣南北旅客、貨物運輸之外，自 1949 年迄於 1961 年莫衡擔任鐵路局長的十二年中，有一些與客貨運輸關連性不大的「兼辦業務」，也劃歸台鐵旗下辦理，為何這些「兼辦業務」歸台鐵辦理？其內容與特色為何？值得深入探討。按照成立年代為序，本章介紹莫衡擔任台鐵局長期間，現已不存在的四項「兼辦業務」——鐵路醫院、鐵路小學、花東公路修復工程與營運、福隆海水浴場。

第一節 鐵路醫院

台鐵設立醫療院所，最早可以追溯至 1899 年台灣總督府鐵道部成立時，在台北、高雄兩地開設「醫務室」，設置醫務顧問、囑託醫生，¹解決員工罹患疾病與意外事故時的救治。不過，醫務室的規模只是小型的診所，不足以應付層出不窮的意外事故、員工罹患風土病，加上醫療設備的缺乏、醫生專業能力的不足，鐵路職員與家屬對醫務室的接受度不高，而到私立醫院或其他公立醫院接受治療。受限於經費，無法立即成立鐵路醫院，鐵道部採權宜之計，1935

¹ 蔡龍保，《日治中期的台灣國有鐵路》，（台北：台灣古籍，2004），頁176。

年分別在台北、松山、彰化、花蓮港設立「共濟組合療養所」。²

戰後，台灣鐵路管理委員會接收台鐵資產時，鐵路醫療院所計接收三處：台北、彰化、花蓮港，改隸台灣鐵路管理委員會總務處。不過，正當鐵路醫院逐漸恢復院務之際，彰化鐵路醫院在 1946 年卻因火災而焚毀，於是將殘餘器材遷至高雄，開設高雄鐵路醫院。故 1946 年之後的鐵路醫院計有三處：台北、高雄、花蓮港，本節運用史料，介紹這三處分布於台灣北、南、東部的鐵路醫院發展情形。

一、台北鐵路醫院

1940 年 5 月 15 日，台北鐵道醫院成立，³座落於泉町（今鄭州路、西寧北路交叉口），為鐵路員工、眷屬提供診療服務，房舍為兩層樓之建築，一樓門診部、二樓病房。戰後改稱「台北鐵路醫院」，隸屬台鐵總務處，鐵路醫院主治醫師待遇相當優厚，月薪 260 元，⁴到了 1950 年更調升至 360 元⁵，且提供宿舍，家屬還可以免費搭乘火車，⁶對醫學院畢業生而言，可以說是一大福利。

台鐵員工及直系眷屬因病就醫，在鐵路醫院及各診療所之掛號、生產、注射、各科手術之費用一律免費，對於「路外人士」酌收若干費用，以 1956 年元月份為例，價目如下：

表 6-1 台北鐵路醫院收費價目改訂表

單位：新台幣元

費別	員工及直眷	路外	備註
----	-------	----	----

² 蔡龍保，〈日治中期的台灣國有鐵路〉，頁176。

³ 《台灣日日新報》〈台北鐵道醫院きのふ開院式〉，1940年5月16日，7版。

⁴ 《交通部台灣鐵路管理局檔案》，案名：〈本局鐵路醫院人員任免〉，檔號：0037/042.8/02，1948年8月24日。

⁵ 《省級機關檔案》，案名：〈鐵路管理局總務處台北鐵路醫院徐淵智任免及核薪請示單〉，典藏號：0040323410346012，1950年10月13日。

⁶ 楊蓮生，〈診療秘話六十年〉，頁78。

掛號費	初診	免	2.00		
	復診	免	1.00		
	時間外急診	免	5.00		
	提前掛號	免	不提前		
保證金	頭等病房	免	500.00		
	二等病房	免	400.00		
	三等病房	免	300.00		
住院費	頭等病房	2.00	15.00		
	二等病房	1.00	8.00		
	三等病房	0.50	4.00		
住院膳費	普通膳	3.00	照規定價目	視物價情形隨時呈准路局調整	
	特別飲食	時價	時價		
接生費	接生費	免	60.00	難產施行手術另計	
	治療費及器材費	50.00	60.00~100.00	包括產婦及嬰兒護理各項處置	
藥費	普通內服藥水	0.30	1.50	容器另計	
	普通內服藥片	0.30	1.50	容器另計	
	普通頓服藥	0.30	1.00	容器另計	
	普通外用藥	50公分以下	0.50	1.00	連容器
		100公分以下	0.50	2.00	
		洗眼含嗽水	1.00	3.00	
	貴重藥品	照原進價	另計		
注射藥	照原進價	另計			
手術費	各科手術費	免	10.00~1000.00		
	治療費(處置)	0.50~20.00	2.00~150.00		
	材料費	1.00~50.00	10.00~300.00		
注射費	靜脈注射	免	5.00		
	肌肉皮下注射	免	2.00		
	鹽水輸血注射	免	10.00		
物理治療費	X光照片	照原進價小孩酌減	時價	牙科X光照片另計	
	X光透視	1.50	10.00~50.00		
	X光造影	3.00	20.00~50.00		
	X光深部治療	1.50	10.00~20.00		
	電氣透熱治療	1.50	5.00~10.00		
太陽燈照射	1.50	5.00~10.00			
病	大便	免	2.00	限普通檢查	

理 檢 查 費	小便	免	2.00	限普通檢查
	痰	免	5.00	限普通檢查
	血片	1.00	3.00	
	血球計算	1.00	3.00	
	赤沉	1.00	3.00	
	血紅素測定	1.00	3.00	
	細菌普通培養	1.50	10.00	
	細菌特別培養	5.00	10.00	
	梅毒血清反應	免費至3.00	免費至6.00	送性病防治中心 檢驗照其規定收 費或免費
	畏大氏血清反應	1.50	5.00	
	生代檢查	5.00	10.00	
	病理組織檢查	送台大醫院 病理科照其 規定收費	另計	
各 種 證 明 書	疾病證明書	免	2.00	
	出生證明書	免	2.00	
	體檢證明書	免	10.00	包括各種普通基 本檢查費用
	死亡證明書	免	免	
	防疫注射證明書	免	1.00	包括材料
	種痘證明書	免	1.00	包括材料
	其他各種證明書	2.00	5.00~30.00	

資料來源：《臨時台灣省議會公報》，第11卷第9期，交通類，頁321-323。

從上表之價目可知，鐵路醫院針對台鐵員工及其直系眷屬的收費極為低廉，甚至還有項目免費，以服務為依歸、不以營利為目的，對家累繁重、收入不豐者可謂一大福音。

台北鐵路醫院分13個工作單位，包括：內科、外科、婦產科、小兒科、眼科、耳鼻咽喉科、牙科理療科、檢驗室、藥局、護理室、總務室及松山分診所，全院人員計有114人，比日治時期增加一倍，每日門診人數約400-500人、住院人數每日約40-50人。⁷

台北鐵路醫院院長，戰後初期分別由李永樂、黃逢鑫、陳宜誠擔任。⁸陳

⁷ 台灣省文獻委員會主編，《台灣省通志稿第十三冊》〈政事志衛生篇〉，（台北：捷幼，1999），頁290。

⁸ 行政院衛生署，《台灣地區公共衛生發展史（二）》，（台北：衛生署，1995），頁630。

宜誠，江蘇人，1929年國立中山大學醫科畢業，畢業後擔任粵漢鐵路衛生課課長、總醫院院長，⁹於1948年1月1日至台鐵服務，¹⁰不久升任台北鐵路醫院院長，對院務改革頗為積極，除力求設備完善，並講求就醫手續簡捷，使員工感到便利。¹¹

陳宜誠擔任鐵路醫院院長時期適逢美援期間，因此徵詢院內各科人員需要何種醫療器材，在美援項下購入「電子聽力檢查儀」等設備；¹²此外台鐵當時雖然要上繳高額盈餘，但仍會針對院務需要，添購儀器、造福病患，如手術進行時，能夠瞬間清除血漬的「吸引機」，為當時鐵路醫院所獨有之尖端設備，醫界人士參觀，無不抱以羨慕之眼光。¹³

1957年7月22日，陳宜誠移交院務予副院長徐淵智，¹⁴此後院務持續擴展，原有院舍不敷需求，在原有院舍旁增建水泥鋼筋大廈一座，做為新院舍，第一期工程建坪837平方公尺，1959年6月9日開工，1960年3月10日完工；第二期工程二、三、四樓建坪1420.8平方公尺，於1961年1月10日完工，將門診部遷入新廈，原有院舍改為病房。¹⁵

擴建後的台北鐵路醫院，對於充實醫療設備、網羅優秀醫護人員不遺餘力，設置一般病床100床、嬰兒床10床、小兒病床10床，分設有內科、外科、神經科、眼科、牙科、耳鼻喉科、小兒科、神經科、婦產科、放射線科、肺科、整形外科、實驗診斷科等。為謀郊區員工及眷屬就醫方便，於松山的台北機廠

⁹ 沈嫻璋，〈疾病福音 介紹台北鐵路醫院〉，《路工月刊》新一卷第六期，1949年6月25日，頁37-38。

¹⁰ 國史館台灣文獻館藏，省級機關檔案，卷名：鐵路局人員任免；案由：陳宜誠任免通知書。典藏號：0040323406218001，1949年8月18日。

¹¹ 〈路工信箱〉，《路工月刊》第一卷第六期，頁31，1948年4月10日。

¹² 楊蓮生，《診療秘話六十年》，頁84-86。

¹³ 楊蓮生，《診療秘話六十年》，頁84。

¹⁴ 《台灣鐵路管理局公報》，政令類，事由：本處台北鐵路醫院院長陳宜誠另有任用應予免職，所遺院長職務由副院長徐淵智代理，1957年第104號，頁671，1957年7月31日出版。

¹⁵ 交通研究所年鑑編輯委員會，《中華民國五十年交通年鑑》，（台北：交通研究所，1963），頁216。

及新竹市內分別設有「分診所」，派內外科醫師至分診所負責醫療工作。¹⁶

二、高雄鐵路醫院

日治時期高雄無鐵路醫院之設置，戰後台灣鐵路管理委員會高雄辦事處正開始籌設診療所時，正值彰化鐵路醫院遭遇火災，乃將殘餘器材移至高雄，於1947年2月15日，在高雄車站邊所屬房屋開設高雄鐵路醫院。創設初期，因陋就簡、規模甚小，1950年5月購置大港埔新院址，同年8月1日遷移開辦之。院內置內科、外科、小兒科及耳鼻咽喉科四部門，計有工作人員32人。¹⁷

高雄鐵路醫院草創時期，楊澄海即到院服務，1947年5月12日接任院長。¹⁸楊澄海，高雄人，1903年生，1931年日本愛知醫科大學畢業，專長領域為小兒科，¹⁹畢業後遠赴滿洲發展，與台南新化名醫梁道之女梁金蓮（東京女子醫專畢業）結婚，在鞍山開設「天生醫院」，²⁰並取得滿洲醫科大學博士學位。1947年2月至4月擔任省立台南醫院主治醫師，5月擔任高雄鐵路醫院院長，月薪380元。1952年4月高雄鐵路醫院卸任後，獲高雄縣長洪榮華延聘，成立高雄縣立岡山醫院、擔任首任院長。²¹

繼楊澄海之後接任鐵路醫院院長者為梁松文。梁松文，字化龍，台南新化人，瀋陽醫學院畢業，獲博士學位，²²曾經在叔父梁宰於撫順所開業的天生醫院服務，²³戰後攜眷返台，1949年3月起在台鐵高雄鐵路醫院服務，擔任主治

¹⁶ 行政院衛生署，《台灣地區公共衛生發展史（二）》，頁630。

¹⁷ 台灣省文獻委員會主編，《台灣省通志稿第十三冊》〈政事志衛生篇〉，頁290。

¹⁸ 《省級機關檔案》，案名：鐵路局人事任免案；案由：鐵路管理局總務處高雄鐵路醫院院長楊澄海任用請示案。典藏號：0040323406100029，1949年10月29日。

¹⁹ 《省級機關檔案》，案名：高雄醫、衛院人員任免；案由：衛生處楊澄海等任免通知書。典藏號：0040323117331007，頁13，1952年10月17日。

²⁰ 吳淑玲，〈滿洲開醫館 梁宰淘金第一人〉，《聯合報》C2版、大台南綜合新聞，2008年10月4日。

²¹ 《省級機關檔案》，案名：高雄醫、衛院人員任免；案由：衛生處楊澄海等任免通知書。典藏號：0040323117331007，頁14，1952年10月17日。

²² 峻岫，〈介紹員眷祿姆的梁松文先生〉，《路工月刊》第十三卷第一期，1955年1月5日，頁19。

²³ 梁宰與梁道皆為台南新化人，梁道在家族排行次男，係梁宰之兄長。梁氏子弟多以習醫為業，可謂醫

醫師。²⁴1952年4月接任鐵路醫院院長後，以克難方式開設病房，致力搶救工作，挽救員工生命。此外，梁松文待人和藹，以博愛之心對待病患，加上醫術高超，各地公私立醫院爭聘為榮譽顧問，高雄地檢署聘為義務法醫。²⁵1963年7月至1966年10月擔任私立育英高級護理助產職業學校第一屆董事長；²⁶1972年10月退休，²⁷總計擔任鐵路醫院院長之職務達20年之久。

三、花蓮鐵路醫院

花蓮鐵路醫院建於1940年，原名「花蓮港鐵路病院」，二次世界大戰末期遭受盟機轟炸，院務曾經停頓兩年，²⁸戰後改稱「花蓮港鐵路醫院」，由台灣鐵路管理委員會接收，隸屬總務處。不過，總務處因東部交通困難、管理該院諸多不便，於1949年4月22日起，將花蓮港鐵路醫院交由花蓮港辦事處總務課管理，當時院內員工一共26人，平均年齡29.5歲，員工皆為本省籍：台北8人、新竹4人、台中6人、高雄1人、花蓮7人，院長為林仲錢先生，台中人，月薪300元，1946年4月12日到任。²⁹

師世家。許雪姬總策劃，《台灣歷史辭典》，（台北：行政院文化建設委員會，2004），頁762。

²⁴ 《省級機關檔案》，卷名：鐵路局運務處人員任免；案由：梁松文任免通知書。典藏號：0040323414647002，1951年1月25日。

²⁵ 峻岫，〈介紹員春祿姆的梁松文先生〉，《路工月刊》第十三卷第一期，1955年1月5日，頁19。

²⁶ 行政院衛生署，《台灣地區公共衛生發展史（二）》，（台北：衛生署，1995），頁874。該校由高雄醫界名流如：梁松文、許國雄、蘇珩山、楊秀傑、孫振成、陳寶樹、盧有智等人鑑於台灣南部地區護理助產人才缺乏，在醫藥衛生日新月異之際，為增進國民健康、培養護理助產人才，1962年12月捐資籌設，台灣省教育廳於1963年9月核准立案。2003年8月奉教育部核准改稱「育英醫護管理專科學校」迄今。詳見：育英醫護管理專科學校-校史沿革

<http://163.15.186.16/releaseRedirect.do?unitID=1&pageID=390> 取得資料日期：2010年7月5日。

²⁷ 《省級機關檔案》，卷名：梁姓退休，案由：梁松文自願退休一案函請查照辦理見復由，1972年10月13日。

²⁸ 行政院衛生署，《台灣地區公共衛生發展史（一）》，（台北：衛生署，1995），頁597。

²⁹ 《交通部台灣鐵路管理局檔案》，案名：〈花蓮港鐵路醫院移交花蓮處案〉，檔號：0038/154/04/01，1949年4月22日。

林仲錢於 1952 年夏因病去世，³⁰去世前院內設有四科：外科、內科、婦科、小兒科，病房 5 間、病床 21 張。³¹院長係醫院之主持人，且本身具有專業診療知識，遺缺不能久懸，莫衡呈請交通處任命張雲煌為繼任院長。³²張雲煌，苗栗人，1922 年 2 月生，日本東京醫學專門學校畢業，曾任助理醫師等工作三年、省立花蓮醫院外科主任一年。³³1952 年 11 月繼任花蓮鐵路醫院院長，³⁴在任期間運用醫院盈餘購買大型 X 光機，1956 年 9 月 1 日起提供照相服務。³⁵1958 年 2 月張雲煌辭職。

1958 年 3 月，梁效信繼任院長。梁效信，河北涞源人，1918 年生，國防醫學院畢業，³⁶1949 年來台。梁效信接任院長時，花蓮有一句話：「上大學難、找工作難、就醫更難」，³⁷當時花蓮只有省立花蓮醫院、花蓮鐵路醫院、門諾醫院三處較具規模的醫院。鐵路醫院和省立醫院都有房舍破舊、設備簡陋、醫護人員缺乏的情形，有鑑於此，梁效信擔任院長後，從五個方面積極加強：³⁸

(一) 病人來源：介紹先前在台電公司醫院任職時認識的病人至鐵路醫院就醫，同時與糖廠、肥料、木瓜林區醫務室密切合作，不管病症為何，

³⁰ 《省級機關檔案》，案名：鐵路局運務處人員任免；案由：鐵路管理局花蓮辦事處花蓮鐵路醫院林仲錢任免及核薪請示單。典藏號：0040323418220035，1952年9月6日。9月6日係省府交通處呈報省主席所蓋之日期章，按照公文逐級層轉流程判斷，林仲錢病逝應在1952年7月底至8月初。

³¹ 台灣省文獻委員會主編，《台灣省通志稿第十三冊》〈政事志衛生篇〉，頁291。

³² 《省級機關檔案》，卷名：鐵路局人員任命案；案由：為鐵路管理局迫切需要醫務人員謹轉呈擬派張雲煌等三員職務等請示單請賜准示遵。典藏號：0040323418063014，1952年9月27日。

³³ 《省級機關檔案》，卷名：花蓮醫衛院人員任免；案由：張雲煌、李玉兔任免通知書。典藏號：0040323113856015，1951年8月11日。

³⁴ 《省級機關檔案》，卷名：鐵路局人員任命案；案由：楊克義、張雲煌、厲濱川任免通知書。典藏號：0040323418066005，1952年11月4日。

³⁵ 《台灣鐵路管理局花蓮管理處處報》，其他類「通知」，事由：本處醫院X光照相部自即日起開始照相希各知照由，1956年9月1日，頁886。

³⁶ 駱香林主修，花蓮縣文獻委員會編，《花蓮縣志稿》卷五之二〈衛生〉，（花蓮：花蓮縣文獻委員會，1966），頁172。

³⁷ 梁效信，〈在國防醫學院金字招牌下我的滄桑史（下）〉，《源遠季刊》，第22期秋季號，2007年8月25日，頁77。

³⁸ 梁效信，〈在國防醫學院金字招牌下我的滄桑史（下）〉，《源遠季刊》，頁77-78。

門診住院，先看病後辦手續，免除繳交保證金的規定，拓展病人的就醫意願。

- (二) 更新設備：配合醫院財務情形，添購牙科、耳鼻喉科器械，並加裝手術室空調設備。此外整修醫院房舍、重新粉刷、木製病床改為能調節之鋼架床；洗手間改為沖水式，以求衛生。
- (三) 美化環境：花蓮鐵路醫院占地寬廣，將近 6000 平方公尺，³⁹首先用水泥柱分隔醫院內外，水泥柱前面再交叉種植兩行榕樹；院內種植鳳凰木，加上噴水池，三年之後醫院樹木成蔭、壯觀美麗。
- (四) 爭取醫生：花蓮在 1950 年代有 811、818 兩所軍醫院，醫生任務不多，但待遇不高，兩所軍醫院院長和梁效信都是同學，為改善鐵路醫院醫師陣容，且解決軍醫生計，在不影響軍醫院業務下，商請軍醫院院長同意借調若干醫師擔任花蓮鐵路醫院兼任醫師。⁴⁰花蓮鐵路醫院每一職缺可聘請兩位兼任醫師，當時有八個專任醫生缺，可改請十六位兼任醫生。兼任醫生值班三個半天，不分上下午，月薪 800 元，在當時上尉軍醫月薪 78 元、少校 90 元，軍醫加給 40 元，折合美金不到 4 元，比其本薪多出許多。
- (五) 開辦公保：公保為「公務人員保險制度」之簡稱，創始於 1958 年 9 月，目的在於保障公務人員生活、增進福利、提高工作效率，以中央信託局為承保機關。梁效信與中央信託局洽談公務人員就醫問題，1958 年底前已完成簽約手續，成為公保特約醫院，提供公務人員免費醫療。⁴¹簽約後醫療範圍逐漸擴大，成為花蓮醫療網的主要醫院。

³⁹ 花蓮縣文化局－文化資產 舊花蓮鐵路醫院，網址：

http://www.hccc.gov.tw/cultural/sub05/asset_show.php?sn=51 擷取資料日期：2010年5月19日。

⁴⁰ 軍醫照規定不得在外兼職，梁效信出自於對同袍的關懷而在生活上加以協助，但軍方檢察官不定時來鐵路醫院調查軍醫兼職情形，態度不一，梁效信曾與若干檢察官說明聘請軍醫對花蓮鐵路醫院的重要性，此後軍方未予深究。梁效信，〈「在國防醫學院金字招牌下我的滄桑史」後記〉，《源遠季刊》，頁99-100。

⁴¹ 《台灣省政府公報》，1959年春字第五期，頁54-55。

梁效信擔任花蓮鐵路醫院院長二十一年之久，於1979年2月申請退休，⁴²自述：「二十一年的院長任期，小心翼翼沒有醫療糾紛，沒有進過法院，只是花蓮多颱風、多地震，自然災害三次上水，幸都能平安度過」。⁴³綜合上述，梁效信為花蓮鐵路醫院的發展，奠定良好的基礎。

不過，鐵路醫院本身隸屬於台鐵之下的總務處，層級不高，又在官場相延的惡習下，受到上級但低階長官的頤指氣使，⁴⁴對受過高等教育的醫師而言很不是滋味。台北鐵路醫院一度為適應「戰時員工醫療救護工作」之需要，於1955年1月19日提升層級、改隸台鐵直轄，⁴⁵但實行以來卻遭受相當程度的困難，以致「窒礙甚多」⁴⁶，而在1957年5月1日恢復原先建制，⁴⁷層級的提升可謂曇花一現。

醫師最常接受親朋好友的「請託」就是代購車票，因火車票常常一位難求。醫師託台鐵局內同仁代購車票並沒有什麼困難，日後再還人情即可，但遇到訂好車票後又要退票的情況就令人困窘，因為退票不只要扣除手續費用，⁴⁸還耽誤醫師的上班時間。

台北、高雄、花蓮三地之鐵路醫院，今已不存。花蓮鐵路醫院於1983年3月1日起裁撤，在決定精簡前三個月即不再受理病患掛號、住院之手續，將醫療器材轉移至台北鐵路醫院，醫療人員如年紀尚輕，轉至榮民醫院獲省立醫院繼續服務，如屆齡退休年限者則直接辦理退休。⁴⁹不過花蓮鐵路醫院在裁撤

⁴² 《省級機關檔案》，案由：檢送梁效信申請自願退休事實書二份等請核辦賜復，1979年2月15日。

⁴³ 梁效信，〈在國防醫學院金字招牌下我的滄桑史（下）〉，《源遠季刊》，頁78。按梁效信在文中敘述擔任院長「二十五年」，並未提及林仲錢、張雲煌兩人，經考證將正確任職年份置於正文。

⁴⁴ 吳昭新，《沒有生涯規畫的生涯：老醫生的隨想錄》，（新竹：凡異文化，2008.8），頁102。

⁴⁵ 台灣鐵路管理局，《四十四年度台灣鐵路統計年報》，（台北：台灣鐵路管理局，1956），頁14。

⁴⁶ 《台灣鐵路管理局公報》，命令類，事由：為台北鐵路醫院重歸總務處建制令仰知照由，1957年第70號，頁413，1957年5月20日出版。

⁴⁷ 台灣鐵路管理局，《四十六年度台灣鐵路統計年報》，頁19。

⁴⁸ 吳昭新，《沒有生涯規畫的生涯：老醫生的隨想錄》，頁103。

⁴⁹ 黃千秀、林德福、褚侯森、李家寧等，《舊東線鐵道基地遺址調查研究計畫成果報告書》，（台北：財團法人台灣大學建築與城鄉研究發展基金會，2005.12），頁125。

後台鐵並未拆除，在閒置一段時間後出租予花蓮手工藝協會，成為今日的「石藝大街」，⁵⁰由於建物本身保存良好，且見證東部鐵路開發史，具有相當程度歷史文化價值，花蓮縣文化局於 2009 年 8 月 13 日將花蓮鐵路醫院公告為歷史建築。⁵¹

高雄鐵路醫院於 1984 年 4 月起奉令精簡撤銷。⁵²台北鐵路醫院早在 1982 年就有存廢之爭議，省主席李登輝裁示交由台北市政府接管，並由省府衛生處協調辦理。台北市政府衛生局擬訂兩方案，一為交由市立中興醫院使用，二為交由市府接管後，再租借給台北病理中心，使該中心有獨立作業的場所⁵³

不過，台北鐵路醫院希望該院現任醫護及行政人員全體轉移台北市政府，院舍房地及醫療儀器則計價轉讓或依照政府間財產轉移登記方法辦理，以維權益。針對鐵路醫院的訴求，市府認為鐵路醫院醫師人數不多，行政人員卻有一百多名，市立醫院尚未擴大編制前，無法接受鐵路醫院的全體員工，勢必發放可觀的遣散費，對市府而言未蒙其利先受其害；其次，台北市當時有十餘家市立醫療院所，陽明、忠孝醫院已在興建中，信義、萬芳醫院也在規劃設立之列，醫療院所已敷使用。在裁量利弊得失後，市府召開會議，決定不接管台北鐵路醫院。⁵⁴1987 年 3 月，台北鐵路醫院改由台灣省政府衛生處接管，更名為「省立台北醫院城區分院」，結束台鐵 47 年來的經營。⁵⁵

⁵⁰ 黃千秀、林德福、褚侯森、李家寧等，《舊東線鐵道基地遺址調查研究計畫成果報告書》，頁 126。

⁵¹ 花蓮縣文化局－文化資產 舊花蓮鐵路醫院，網址：

http://www.hccc.gov.tw/cultural/sub05/asset_show.php?sn=51 擷取資料日期：2010年5月19日。

⁵² 台灣鐵路管理局，《中華民國七十五年台灣鐵路統計年報》，（台北：台灣鐵路管理局，1987），頁 366。

⁵³ 〈台北鐵路醫院 計劃撥交北市〉，《聯合報》第七版，1982年12月28日。

⁵⁴ 〈鐵路醫院太燙手 市府決定不接管〉，《聯合報》第六版，1983年11月13日。

⁵⁵ 行政院衛生署台北醫院 院史網站：

http://www.ptph.doh.gov.tw/main.php?index=public_co&bsid=aboutus&no=a02&com_id=01 擷取資料日期：2010年5月20日。

第二節 鐵路小學

鐵路員工「以路為家」，其子女的教育也是鐵路事業單位關注的焦點，民國初年，中國重要鐵路多設有「員工子弟學校」或「扶輪中小學」，解決教育問題。⁵⁶

台鐵員工子女教育機構在1947年8月1日成立，由台灣鐵路管理委員會派侯婉如籌備，⁵⁷同年9月15日開課，暫借管委會員工訓練所數間教室為校舍（也借管委會體育場為學校操場，場地為今日延平北路、忠孝西路交岔口鐵路局舊址），校名為「台灣鐵路管理委員會員工子弟小學校」，不久侯婉如辭職，改派韓嚴錦珍接任校長。韓嚴錦珍，廣東四會人，天津中西女中、北洋女醫學院畢業；曾任北洋女醫學院助理員、天津女青年會幹事、淑德小學教導主任、川東鹽管局員工子弟學校校長，1947年10月1日到台鐵任職，時年48歲。

台鐵員工對於子弟學校期待甚殷，希望嚴選師資，並徐圖設立初中、高中，以至大學，再辦夜間補習學校，籌設獎學金鼓勵台鐵員工子弟，以期立志向學。⁵⁸

員工子弟學校並非政府創設，屬於私立學校，但為便利員工子弟就學起見，學生一律不收學雜費，並免費提供書籍文具，經費由台鐵撥給，此外組成校董會，有監察學校財務、選派校長之責任。

成立初期的員工子弟學校，雖設立初級5班（幼稚班、小學一年級、二年級、三年級、四年級）、學生157人，但一切設施未臻完備，連備案手續都未辦理。按照教育部規定，學校須「備案」後方能開學，備案一年後正式立案，如未立案，將影響學生日後學籍認定。郎鍾駉擔任鐵路局長期間，去函交通部人事處、京滬區鐵路局，索取扶輪小學暨校務委員會組織辦法，以資參考。⁵⁹

⁵⁶ 陳樹曦，〈陳樹曦回憶錄（三）：陳舜畊丟官內幕〉，《中外雜誌》，第57卷第3期，1995年3月，頁19。

⁵⁷ 《交通部台灣鐵路管理局檔案》，案名：〈員工子弟學校及校董會立案〉，檔號：0038/032.1/03，1949年11月24日。

⁵⁸ 員工福利社，〈我們如何辦員工福利事業〉，《路工月刊》第一卷第一期，1947年11月1日，頁13。

⁵⁹ 《交通部台灣鐵路管理局檔案》，案名：〈本局員工學校組織規程〉，檔號：0037/012/05，1948

為何 1947 年中創立的員工子弟學校到了 1948 年初仍未立案？考察原因，應有三種：

一、教育部頒發之私立學校校董會規定，第一屆校董會得由設立人聘請相當人員組成，其中需有四分之一以上校董有研究、辦理教育之背景。在 1947 年底時，外省籍具研究、辦理教育背景者尚未大量來台，台鐵係事業機關，羅致上述背景者不易。

二、及至陳清文延聘人員、組成校董會後，不久鐵路管理委員會改制為鐵路局，原先的校董多有離職，總務處專員石叔明建議先行改聘，重新組織校董會議，再函請備案為宜。不過在這樣來往招聘的過程中，向台北市政府教育局備案的時程就此耽擱。

三、私立小學呈報備案時，應檢送六種章則表冊，員工子弟學校尚缺課程編排及圖書儀器標本分類統計表等，且格式中有未符規定者。⁶⁰

1948 年 8 月，韓嚴錦珍辭職，台鐵改派汪知亭專員兼任校長，汪知亭畢業於北平師範大學，亟思有所改革，與教育界人士有所往來，在校務上的表現為：增加設備、擴充為八學級，學生增至 300 多人，⁶¹但一年後，汪知亭離職。台鐵派安徽大學教育系畢業的劉效蘭女士接任校長。⁶²

劉效蘭接任校長時，員工子弟學校、校董會還未「立案」，局長兼校董會董事長莫衡指示從速辦理。台北市政府教育局此時反而建議台鐵採用「鐵路代用國民學校」之名辦理立案，台鐵總務處公益課長趙先毅認為校名若採用「鐵路代用國民學校」，層次反較一般國民學校低；莫衡認為員工子弟學校的一切經費、師資、設備比照國民學校，且當時空軍、台糖皆以「子弟學校」之名立

年5月11日。

⁶⁰ 《交通部台灣鐵路管理局檔案》，案名：〈本局員工學校組織規程〉，檔號：0037/012/05，1948年3月16日。

⁶¹ 章夫，〈子弟學校在躍進中〉，《路工月刊》新一卷第一期，1949年1月25日，頁22。

⁶² 《交通部台灣鐵路管理局檔案》，案名：〈員工子弟學校及校董會立案〉，檔號：0038/032.1/03，1949年11月。

案，有成例在前，應比照辦理。⁶³

劉效蘭於 11 月底備妥各式申請書，前往台北市政府教育局辦理學校與校董會的立案手續，業務進行順利並奉准立案。台灣省政府於 1950 年 3 月 2 日公報上刊載該校於 2 月 20 日起施行的組織規程，以「台灣鐵路管理局附設台北小學」之名行文，可見學校的正式名稱又經過調整。

台灣鐵路管理局附設台北小學的簡稱眾多，有「鐵路小學」、「鐵路附小」、「鐵小」，人員配置為：校長一人，主任一至二人，幹事二至三人，教員八至十二人，保母一至二人，校長及教職員比照〈台灣省國民學校及中心國民學校管理規則〉聘任，學生來源打破了只收鐵路員工子弟的「獨佔性」，希望台鐵「儘量」招收學區內的學齡兒童，換言之，非台鐵員工之子弟亦可入學。⁶⁴

從 1947 年 8 月到 1949 年底，歷經四位校長、三位局長（包括鐵路管理委員會時期主任委員陳清文），從鐵路小學的校名、校董會立案幾經波折，總算在 1950 年初完成。局長的更動或許可以從省政府的政治考量解釋，但校長更動的頻繁其實和章程的規定有關：「校長教員之派任期間，初派以一學期為原則，繼續派任期間為一年，任期滿如無過失仍應續派」，⁶⁵而校董「任期暫定一年，期滿由設立人召集改選，但連選得連任」。⁶⁶校長與教員的任免操諸於董事會之手，導致戰後初期的鐵路小學校長頻頻異動，對教學理念的貫徹與延續並非有利。此外鐵路小學僅限台北一隅，未能普及全台、嘉惠鐵路員眷子女就學，與中國大陸的鐵路小學普遍設置情形大異其趣。

⁶³ 《交通部台灣鐵路管理局檔案》，案名：〈員工子弟學校及校董會立案〉，檔號：0038/032.1/03，1949年11月17日-24日。趙先毅雖然和劉效蘭、莫衡看法一致，主張以「員工子弟學校」立案，但考量若台北市政府教育局不同意時，提出以「代用學校」辦妥立案的簽呈。因此呈報教育局的表件，校名均以「台北市延平區鐵路代用國民學校」起首。

⁶⁴ 《台灣省政府公報》，卅九年春字第五十期，〈台灣鐵路管理局附設台北小學組織規程〉，1950年3月2日，頁706。

⁶⁵ 「台灣鐵路管理委員會員工子弟小學校教職員任用待遇辦法」第四條，《交通部台灣鐵路管理局檔案》，案名：〈本局員工學校組織規程〉，檔號：0037/012/05，1947年10月27日。

⁶⁶ 「私立台灣鐵路員工子弟小學校董事會章程」第七條，《交通部台灣鐵路管理局檔案》，案名：〈本局員工學校組織規程〉，檔號：0037/012/05，1948年3月27日。

鐵路小學為鍛鍊學子身體健康，1958年11月成立少年籃球隊，⁶⁷並於該學期結束前舉辦為期兩週的班際少年籃球循環比賽，收互相觀察、考驗球技之效，⁶⁸經過多次練習，球隊參加第二屆金球獎少年籃球比賽，榮獲季軍。⁶⁹

動態活動除了籃球隊之外，鐵路小學亦舉辦體育表演會、秋季遠足活動，舒展學生筋骨、裨益身心發展；⁷⁰教職員每學年組團至外地參訪，藉以改善教學及設備環境。⁷¹靜態活動方面，鐵路小學也派學生參加作文、書法、美術、演講比賽，學生代表多能獲得佳績、為校爭光。⁷²

昔日醫療衛生較不發達，學生容易罹患疾病，為此校方接洽衛生單位來校為學生注射小兒麻痺、牛痘、白喉等疫苗，及檢查砂眼，發放藥膏做免費治療，裨益學子健康。⁷³

為培養學童自治之能力，鐵路小學設有「兒童區公所」之組織，兒童區公所為全校兒童最高自治機構，仿照基層行政機構，設區長一人、秘書一人，下設民政、文化、經濟、糾察等股，各股設股長一人；各班分設若干「里」，設里長負責里務，任期一年，里長以下任期半年。每年年底為改選期間，各候選人無不熱烈競選，包括印發名片、化妝遊行、發表競選演說，⁷⁴有如成人世界的縮小版。

在1950年代國共當局武力對峙的時代氛圍下，鐵路小學常舉辦勞軍活動，並發動募捐，將募得款項購買鋼筆、收音機，⁷⁵或委託中國廣播公司九三

⁶⁷ 〈本路台北小學 成立少年籃球隊〉，《業務通訊》第53號第4版，1958年12月1日。

⁶⁸ 〈鐵小點滴〉，《業務通訊》第56號第4版，1959年1月16日。

⁶⁹ 〈鐵小點滴〉，《業務通訊》第72號第4版，1959年9月16日。

⁷⁰ 〈慶祝光復節 鐵小舉行體育表演會〉，《業務通訊》第51號第4版，1958年11月1日。〈鐵小點滴〉，《業務通訊》第76號第4版，1959年11月16日。

⁷¹ 〈鐵小點滴〉，《業務通訊》第77號第4版，1959年12月1日。

⁷² 〈本局附設台北小學 參加全省兒童作文比賽得獎〉，《業務通訊》第7號第4版，1957年1月1日。〈鐵小點滴〉，《業務通訊》第74號第4版，1959年10月16日。

⁷³ 〈鐵小點滴〉，《業務通訊》第80號第4版，1960年1月16日。

⁷⁴ 〈鐵小點滴〉，《業務通訊》第54號第4版，1958年12月16日。

⁷⁵ 〈鐵小點滴〉，《業務通訊》第90號第4版，1960年6月16日。

俱樂部、軍友社、中央日報等單位交予前方將士，此外還包括縫手套、表演歌唱節目、⁷⁶繡荷包袋、縫手帕、⁷⁷縫軍衫軍褲⁷⁸等方式，慰勞三軍。鐵路小學勞軍義舉不落人後，該校對於勞軍熱心、成績優良的同學，給予獎狀、胸章以資鼓勵。⁷⁹

在1968年9月實施九年國民義務教育之前，小學畢業需要參加升學考試方能進入中學就讀，鐵路小學的升學率頗高，依據民國四十八學年度台北區公私立中學聯考初中部錄取統計結果，鐵路小學僅次於私立復興小學、私立再興小學，名列第三，錄取率為94.44%。⁸⁰鐵路小學歷屆畢業校友對母校的向心力深厚，截至1960年初，畢業學生已有十屆，計425人，第一屆鐵路小學畢業生於1960年6月大專畢業，為關心母校發展，1960年2月21日成立校友會，並展開聯誼活動、升學輔導、編製通訊錄等工作。⁸¹

不過，莫衡在1961年1月中旬卸任鐵路局長之後，繼任者陳舜畊收到許多鐵路員工主張停辦鐵路小學的意見，理由是台灣光復已經十六年，台北地區的國民學校校務經營已上軌道，鐵路局是否還要增加支出、自辦一個小學？⁸²加上非鐵路員工子弟也可以入學就讀、排擠鐵路局本身的員工子弟，⁸³因此主張停辦者不乏其人，陳舜畊隨即將鐵路小學之存廢，提至2月13日的「動員月會」討論，討論結果，出席者850人當中，贊成維持現狀者144人，主張撤銷者461人，超過半數通過撤銷案、停辦鐵路小學。消息傳至鐵路小學，師生無不落淚，陳舜畊赴鐵路小學對該校校長朱英超婉言解釋停辦之緣由，請其諒解。⁸⁴由於該校尚有低、中年級學生，為保障其就學權益，台鐵在1966年最

⁷⁶ 〈鐵小點滴〉，《業務通訊》第62號第4版，1959年4月16日。

⁷⁷ 〈鐵小點滴〉，《業務通訊》第86號第4版，1960年4月16日。

⁷⁸ 〈鐵小點滴〉，《業務通訊》第95號第4版，1960年9月1日。

⁷⁹ 〈鐵小點滴〉，《業務通訊》第66號第3版，1959年6月17日。

⁸⁰ 〈鐵小點滴〉，《業務通訊》第72號第4版，1959年9月16日。

⁸¹ 〈鐵小點滴〉，《業務通訊》第83號第4版，1960年3月1日。

⁸² 陳樹曦，〈陳樹曦回憶錄之三：陳舜畊丟官內幕〉，《中外雜誌》，頁19。

⁸³ 〈陳舜畊初長台鐵 匿名函蜂擁而至〉，《聯合報》第二版，1961年1月20日。

⁸⁴ 台灣鐵路管理局，《台灣鐵路百週年紀念》，（台北：台灣鐵路管理局，1987），頁482-483。

後一屆畢業生畢業後才將該校裁撤。

第三節 花東公路修復工程與營運

花東公路在 1930 年開工，為紀念昭和天皇（裕仁）登基，也稱為「紀念公路」，大致沿台東線鐵路而建，從花蓮到台東全長 175 公里，路面寬度 4-7 公尺，1933 年竣工。花東公路所行經的花東縱谷地形複雜，須經過十餘處河川，這些河川的河床寬廣、水流變化大，建造橋樑不易，所以通車初期車輛因陋就簡，行駛於河床上，遇雨溪水暴漲路線即告中斷，常使人車受困，造成生命財產的威脅，這種行車狀況一再發生，到戰後仍未見改善。⁸⁵

1950 年至 1952 年間，台灣省公路局擬改善花東公路路況，曾經勘察三次，選擇新線另闢公路，但由於經費過於龐大、財源籌措困難而作罷。1956 年，中央政府為改善花東縱谷交通並配合國防上的需要，除運用美援興建中部橫貫公路，復由省政府下令台鐵運用原有路基、橋樑修復花東公路，先求通車、再求改善。

修復路線，係由花蓮沿原有公路南行，經吉安、初英、銅門至榕樹，跨越木瓜溪，過池南另闢新線至壽豐，再沿原有公路與鐵路平行南下經鳳林、瑞穗、玉里、關山而抵達台東，全長 189 公里。

1956 年 9 月，估計全部經費需 5600 萬元，其中申請美援 5200 萬元，另請省政府籌撥配合款 400 萬元，預計兩年完工。經審核後，1957 年美援資助新台幣 1599.4 萬元，台灣省政府亦撥配合款 100 萬元，先將最緊要部分做為第一期工程予以修復，其他則列為第二期工程，待工程款撥下後再行施工。⁸⁶

1957 年 7 月 6 日成立花東公路工程處，宣告第一期工程動工。修復工程，以發包為主，其與鐵路行車安全有關者則採自辦方式進行，主要材料由工程處

⁸⁵ 鄭仁崇，《台灣後山鐵道風華》，（花蓮：花蓮縣文化局，2000），頁126。

⁸⁶ 行政院國際經濟合作發展委員會，《美援運用成果檢討叢書之十五 台灣公路建設運用美援成果檢討》，（台北：行政院國際經濟合作發展委員會，1964），頁10。

提供，計用水泥 2200 噸、鋼筋 150 噸、木料 1200 立方公尺。花東公路行經路段有平原區、丘陵區，各有不同的設計標準，如下表列：

表 6-2 花東公路設計標準

項目	單位	平原區	丘陵區
行車速度	公里/小時	40	25
最大坡度	%	8	10
最小曲線半徑	公尺	45	20
路基寬度	公尺	6	路堤 5.5 路塹 5.0
路面寬度	公尺	3.5	3.5
新建橋樑淨寬	公尺	4.6	4.6
利用鐵路橋淨寬	公尺	2.73	2.73
新建橋樑載重		H-20	H-20
車道		單車道	單車道

資料來源：〈花東公路第一期工程竣工概述〉，《業務通訊》第 65 號第 3 版，1959 年 6 月 1 日。

為爭取時效、節省經費，除了跨越木瓜溪的「仁壽橋」與台東縣境鹿寮溪的「鹿鳴橋」由公路局自行建造、不在美援工程計畫之內，其餘五大溪流—萬里橋溪、馬太鞍溪、太平溪、清水溪、新武呂溪—均利用鐵路橋樑上鐵軌外面鋪上木板為橋面，橋樑兩側以粗壯的檜木角材為欄，橋欄每隔一橋墩再設一個避車欄供行人、自行車、機車躲避，這樣的設計成為罕見的「鐵公路共用橋樑」景觀。

鐵公路共用橋的保安措施為：在兩端橋頭設立管制站，由花管處派員二十四小時值勤並收過橋費，在軌道兩旁適當地點設置臂木式號誌機一座，與公路柵欄連鎖管制人車進出，避免鐵公路車輛在橋上發生相撞、追撞事故。

花東公路在工程處積極趕工下，第一期工程於 1959 年 6 月 17 日正式通車，完成主要工程計有：鐵公路共用橋五座，加鋪公路橋面全長 1817 公尺、新建橋樑 60 公尺、整修及改建高橋 31 座，總長 449 公尺、新建涵管 84 座、駁坎 5000 平方公尺、路面 10.5 萬平方公尺、土石方 17 萬立方公尺等。⁸⁷

省主席周至柔於 6 月 17 日當天上午八時由台中搭乘專機飛往花蓮主持通

⁸⁷ 行政院國際經濟合作發展委員會，《美援運用成果檢討叢書之十五 台灣公路建設運用美援成果檢討》，頁 10。

車典禮，交通處、建設廳、農林廳、社會處、新聞處、衛生處、漁管處等首長隨同前往；省議會議長黃朝琴、美援會代表費驊、交通部幫辦周一士、高雄港務局局長王天池及台北、台中各報新聞記者均應邀前往參加典禮。上午十點，典禮於花蓮車站前廣場舉行。⁸⁸

莫衡致詞時，指出第一期工程「係就急要部分先行修復，如遇颱風災害，全線仍無法通行，故第二期工程急待繼續進行，以求暢通，而竟全功」；周至柔說明修復花東公路及開發東部的重要性，感謝美援的協助以及地方人士的支持，最後提到「未來二期工程費用正籌措中，盼各方協助政府，俾早日實施」。

花東公路通車後，公路的保養、營運仍由花管處繼續辦理，但通車初期所需的公路客車在採購方面有所延遲、尚未運到，暫時從公路局提撥四輛舊客車加以修復，在花蓮、台東各配置兩輛載客營運。公路客車的運轉業務與管理，花蓮方面由花蓮修理廠兼辦、台東方面則由台東機務段兼辦。⁸⁹花蓮修理廠為此增設第五工場，負責維修公路車輛。⁹⁰

營運初期的行駛路線，由花蓮、台東兩端部分通車，計花蓮光復間每日一往返、榕樹光復間兩往返、台東鹿野間三往返，到開時刻均可銜接鐵路或公路局班車。⁹¹行車時間自上午七時至晚間七時，約兩小時一班車，每輛車配置一位車掌小姐，花管處在光復、鹿野租旅館提供司機和車掌小姐過夜。

1960年底，原本在1958年計畫採購的八輛「天馬牌」新型公路客車交車，花蓮、台東各配置四輛，並將原先公路局提撥的四輛舊客車報廢，新車在1961年1月10日啟用並增加班次，同時花蓮端的公路運轉業務從花蓮修理廠移交至花蓮機務段。⁹²以下為花蓮、台東兩端花東公路客運路段行駛範圍及開車時刻表：

⁸⁸ 〈花東公路通車典禮〉，《業務通訊》第66號，第1版，1959年6月17日出版。

⁸⁹ 鄭仁崇，《台灣後山鐵道風華》，（花蓮：花蓮縣文化局，2000），頁127。

⁹⁰ 鄭仁崇，《台灣後山鐵道風華》，頁56。

⁹¹ 〈花東公路開始營業〉，《業務通訊》第66號，第3版，1959年6月17日。

⁹² 鄭仁崇，《台灣後山鐵道風華》，頁128。

表 6-3 花蓮－壽豐－光復間客運行駛時間表

下行班車					上行班車				
車次	區間\發車	花蓮	壽豐	光復	車次	區間\發車	光復	壽豐	花蓮
501	花蓮－光復	6:50	7:48	8:50	502	光復－花蓮	6:50	7:48	8:50
511	花蓮－壽豐	7:30	8:28		512	壽豐－花蓮		8:40	9:38
503	花蓮－光復	9:30	10:28	11:30	504	光復－花蓮	9:00	9:58	11:00
513	花蓮－壽豐	10:20	11:18		514	壽豐－花蓮		11:25	12:23
505	花蓮－光復	11:40	12:38	13:40	506	光復－花蓮	11:50	12:48	13:50
515	花蓮－壽豐	13:10	14:08		516	壽豐－花蓮		14:15	15:13
507	花蓮－光復	15:00	15:58	17:00	508	光復－花蓮	14:10	15:08	16:10
517	花蓮－壽豐	16:00	16:58		518	壽豐－花蓮		17:10	18:08
519	花蓮－壽豐	17:20	18:18		520	壽豐－花蓮		18:25	19:23
509	花蓮－光復	18:50	19:48	20:50	510	光復－花蓮	18:10	19:08	20:10

資料來源：花蓮縣文化局藏，《台灣鐵路管理局花蓮管理處處報》運務類，第 005 號「附表」，事由：為通知配合實際需要及便利旅客起見，重新訂定花東公路客運轉時刻並定自元月十一日實施希遵照由。1961 年 1 月 10 日。

表 6-4 台東－鹿野－武陵村客運行駛時間表

下行班車				上行班車					
車次	區間\發車	武陵村	鹿野	台東	車次	區間\發車	台東	鹿野	武陵村
531	武陵村-台東	6:30	6:50	8:00	530	鹿野-武陵村		6:05	6:25
533	鹿野-台東		8:20	9:30	532	台東-鹿野	7:00	8:10	
535	武陵村-台東	9:35	9:55	11:05	534	武陵村-台東	8:00	9:10	9:30
537	鹿野-台東		10:55	12:05	536	台東-鹿野	9:00	10:10	
539	武陵村-台東	11:45	12:05	13:15	538	台東-武陵村	10:10	11:20	11:40
541	鹿野-台東		13:30	14:40	540	台東-鹿野	11:30	12:40	
543	鹿野-台東		14:50	16:00	542	台東-鹿野	13:30	14:40	
545	鹿野-台東		15:50	17:00	544	台東-鹿野	14:30	15:40	
547	鹿野-台東		17:00	18:10	546	台東-鹿野	15:30	16:40	
549	武陵村-台東	18:05	18:25	19:35	548	台東-武陵村	16:30	17:40	18:00
551	鹿野-台東		19:20	20:30	550	台東-鹿野	17:30	18:40	
					552	台東-鹿野	18:40	19:50	

資料來源：花蓮縣文化局藏，《台灣鐵路管理局花蓮管理處處報》運務類，第 005 號「附表」，1961 年 1 月 10 日。

由上述兩表可知，花蓮、台東兩端的公路客運路線可分全程車與區間車兩種，前者為花蓮至光復、台東至武陵村；後者為花蓮至壽豐、台東至鹿野，花蓮方面的全程車、區間車比例為 1：1，台東方面的重心放在台東至鹿野的區間車上，至武陵村的班次一天只有四班。每一車次均有編碼，與鐵路一致。雖

然花東公路在花管處的支援下行駛客運，但可以發現集中在花蓮、台東兩端，綿長的花東公路中間路段：光復至武陵村並無客運汽車行駛。

不過花管處經營客運的時間並不長久，「天馬牌」新型公路客車交車後一週，莫衡退休、陳舜畊接任局長，1961年3月21日台鐵召開局務會報時，秘書室提案將花東公路劃歸公路局經營，因花管處經營花東公路歸損30萬元，至於台鐵對花東公路的投資，可按合理價格讓售公路局；陳舜畊指示與花管處處長劉懷聖商討得失，並徵詢公路局意見，由運務處洽辦。⁹³之後陳舜畊視察東線，認為鐵路兼辦公路旅客運輸顯得「不倫不類」，加速花東公路的改隸，而在同年10月1日起，花東公路客運業務改由公路局經營，天馬牌客車與司機一併歸公路局管轄，車掌小姐可自由選擇在台鐵或公路局服務，結果車掌小姐仍決定在台鐵服務，花管處經營花東公路客運至此結束，不過鐵公路共用橋之措施仍持續至1970年代才告一段落。⁹⁴

第四節 福隆海水浴場

福隆位於台北縣貢寮鄉，背山面海，擁有天然港灣，其中位於火車站附近的福隆海水浴場更是遠近馳名，加上雙溪河在此入海，形成內河、外海的景觀，⁹⁵每逢夏季酷暑時節，往往吸引遊客不遠千里而來，體驗弄潮之趣。

福隆海水浴場原為省政府所核定的二十個風景區之一，由貢寮鄉公所及三貂灣區漁會合資經營，但因財力不足、經營欠善，整建工作難達到預定之計畫，台灣省觀光事業委員會為推動「觀光事業三年計畫」，以海水浴場鄰近福隆車站，洽商台鐵投資，⁹⁶經省政府核准，福隆海水浴場交由台鐵經營，隸屬於運

⁹³ 〈局務會報記錄〉，《業務通訊》第109號，第3版，1961年4月1日。

⁹⁴ 鄭仁崇，《台灣後山鐵道風華》，頁128-129。

⁹⁵ 交通部觀光局東北角暨宜蘭海岸國家風景區管理處觀光資訊網-福隆海水浴場，網址：
<http://www.necoast-nsa.gov.tw/user/Article.aspx?Lang=1&SNo=04000472> 取得資料日期：2010年6月23日

⁹⁶ 《交通部台灣鐵路管理局檔案》，案名：〈福隆海水浴場租地由本局接管承辦案〉，檔號：

務處餐旅服務所。台鐵以新台幣 29 萬元收購原先經營者所遺留之房屋、建築物、設備用品，⁹⁷且透過省政府商請空軍將浴場南方沙灘搭蓋之浴棚加以清理、拆遷區外，以正觀瞻。⁹⁸1959 年 7 月 3 日，台鐵經營之福隆海水浴場正式開幕，台灣省觀光事業委員會副主任委員高大經主持剪綵儀式。

台鐵就原有房屋加以整理，並新建大型淡水淋浴室一幢，開鑿大井以抽水馬達全日送水。淋浴室內分男女兩部份，裝設蓮蓬頭 40 餘隻供應沖洗，並置存物箱 500 餘號，提供遊客存放衣物。此外，海水浴場設有冷飲部、餐飲部、旅館部、更衣室、衣物出租部（出租太陽傘、安樂椅、游泳衣、游泳圈、大毛巾、水球等）、服務台、醫務室。

為重視遊客安全，除在內外海危險水域分插紅旗、浮標示警外，置瞭望台一座，居高臨下派員執勤遙望以備萬一；並置有救生摩托快艇三艘，經常巡邏於附近海面，隨時準備施行救急；醫療室配有最新自動人工呼吸器、養氣筒、內外科用藥器材，每星期六及星期日，由鐵路醫院醫生、護士值班，為游泳發生危險或受傷之遊客服務。⁹⁹

海水浴場的遊客人數約 2000-3000 人左右，為讓遊客快速抵達，台鐵在尚未接管前的 1957 年，已在假日特別加開列車輸運遊客，班次與票價如下：

表 6-5 1957 年台北福隆間快車時刻

區間	車種	車次	開車	抵達	備註
台北→福隆	臨時快車	1055	8:30	10:07	週日加開
	快車	11	9:00	10:30	每日開行
	柴油快車	3021	13:50	15:09	週一至週六開行
	臨時快車	1057	12:57	14:30	週日代替 3021 次
福隆→台北	快車	12	15:52	17:23	每日開行
	臨時快車	1056	17:40	19:25	週日加開

0048/924.09/2/1/002，1959年3月20日。

⁹⁷ 《交通部台灣鐵路管理局檔案》，案名：〈福隆海水浴場租地由本局接管承辦案〉，1959年6月26日。

⁹⁸ 《交通部台灣鐵路管理局檔案》，案名：〈福隆海水浴場租地由本局接管承辦案〉，1959年6月26日。

⁹⁹ 〈福隆海濱浴場開幕〉，《業務通訊》第68號第1版，1959年7月16日。

	柴油車	3024	18:10	19:27	週一至週六開行
	臨時快車	1058	18:10	19:40	週日代替 3024 次

資料來源：暢流半月刊社，〈福隆海水浴場〉，《暢流》第 16 卷第 1 期，1957 年 8 月 16 日，封面裡。

表 6-6 1957 年台北福隆間快車票價

單程全票		10.50 元
來回票		18.00 元（八五折）
來回遊覽團體票	10 人以上	每人 16.80 元（八折）
	20 人以上	每人 15.80 元（七五折）
	30 人以上	每人 14.70 元（七折）

資料來源：暢流半月刊社，〈福隆海水浴場〉，《暢流》第 16 卷第 1 期，1957 年 8 月 16 日，封底裡。

台鐵 1959 年接管營運後，在班次和時刻做了些細微的修正，如下所列：

表 6-7 1959 年台北福隆間加開車種時刻

區間	車種	車次	開車	抵達	備註
台北→福隆	快車	1015	8:28	10:15	週日加開
	柴油快車	3017	9:50	11:03	週日加開
福隆→台北	快車	1016	16:00	17:40	週日加開
	柴油快車	3018	17:50	19:05	週日加開

資料來源：暢流半月刊社，〈夏日的去處 最好到福隆〉，《暢流》第 19 卷第 12 期，1959 年 8 月 1 日，封底。

在票價方面，柴油快車來回票價為 24.4 元，快車來回票價，八五折優待為 18 元，此外在例行列車上加掛車廂以輸運旅客。海水浴場內設有播音器，告知遊客火車發車時刻，如果有意欣賞海濱景色或趕不上火車者，海水浴場有客房提供住宿。¹⁰⁰

台鐵經營福隆海水浴場 30 年，1989 年 11 月 2 日，台鐵奉省政府令，將海水浴場經營權移交至交通處旅遊局，結束經營。¹⁰¹

¹⁰⁰ 暢流半月刊社，〈夏日的去處 最好到福隆〉，《暢流》第 19 卷第 12 期，1959 年 8 月 1 日，封底。

¹⁰¹ 台灣鐵路管理局，《中華民國七十九年台灣鐵路統計年報》，（台北：台灣鐵路管理局，1991），頁 387。

小結

台鐵設立醫療院所，最早可以追溯至日治初期的 1899 年，為治療員工疾病而設置，其後不斷發展，到了 1940 年，台北、花蓮港兩地開設鐵路醫院，不過隨著戰爭、空襲的因素，日人的努力終究化為烏有，戰後重新來過。戰後台鐵在高雄新設鐵路醫院，台北及花蓮港兩地則致力恢復舊觀，提供廉價醫療，服務台鐵員工及路外民眾，並配合美援醫療用品輸入及政府開辦公保，拓展業務。不過，鐵路醫院的編制始終在總務處之下，而花蓮港鐵路醫院更是隸屬於花蓮港辦事處之下的總務科，比起局內的總務處又低一級。

鐵路小學成立於 1947 年，是為了台鐵員工子弟的教育而設立，並非公立學校，但為便利員工子弟就學起見，學生一律不收學雜費，並遴選專業師資擔任校長、教員。不過，鐵路小學與校董會的立案過程，卻一波三折，包括：四分之一具教育背景董事羅致不易、鐵路管理委員會改組為局的過程中若干校董離職、呈報備案時章則表冊缺漏，推遲立案核准的進度。到了 1949 年立案前夕還發生校名是否冠以「代用」的波折，最後終於在 1950 年初完成立案。1947 至 1949 兩年間鐵路小學校長四易，乃是章程規定使然，校長與教員的任免操諸於董事會之手，對教學理念的貫徹與延續並非有利。此外鐵路小學僅限台北一隅，未能繼續發展至中學、大學的規模而普及全台，與中國大陸普遍設置的情形大異其趣。

花東公路第一期修復工程係基於國防因素，由省政府指定台鐵辦理，運用原有路基、橋樑修復，在資源有限的情況下，先求通車、再求改善，因此產生「鐵公路共用橋樑」的特殊景象。省主席周至柔與鐵路局長莫衡皆坦言如此應急而成的公路無法因應颱風等災害，需要第二期工程的賡續施行，意味資金的不足、國防考量下的速成，對於需要長時間、對抗天然災害肆虐的交通建設而言，完工後的品質會有大打折扣的缺憾。第一期工程完工後，客運業務不歸公路局，而歸花管處經營，起初花管處修復公路局提撥的四輛舊客車行駛，直到 1961 年初購入天馬牌新車營運後，才報廢舊車，也擴張營運路線，開設花蓮

—光復、台東—武陵村之路線，但光復至武陵村的綿長區域並無公路客運，仍要靠鐵路運輸。花管處經營客運業務在新任局長上台後不久的 1961 年 10 月告終，改隸公路局，鐵公路共用橋樑則延續至 1970 年代才結束。

福隆海水浴場則是基於發展觀光的考量，將經營權從貢寮鄉公所、三貂灣區漁會手中收購，並給予若干補償，且商請軍方將營區、地上物加以清理，方得開業。開業後除增加設備、派駐醫護人員、重視遊客安全外，還加開列車輸運旅客、訂購團體票享有折扣，充分表現台鐵積極經營福隆海水浴場的信念。

以上台鐵兼辦事業今已不存，但從這些事業種類的多樣性、蓬勃發展的面貌，可以看出莫衡擔任鐵路局長時期的台鐵不只經營客貨運輸之本業，且在員工福利、遵照政令的考量下兼辦醫療、教育、遊憩及公路事業，這些事業的興衰起伏，未來仍值得更進一步研究。



第七章：結論

1961年，莫衡年屆七十，向省政府申請退休獲准，1月18日在省主計處處長周元鄉監交下，將鐵路局長之職務移交予陳舜晔，結束12年鐵路局長之生涯。¹不過，中央政府仍然借重莫衡之鐵路管理長才，交通部長沈怡於同年2月遴聘其擔任交通部研究所所長，在職14年，主持編譯交通史料數十種，可謂「退而不休」。²

從台灣鐵路史的脈絡視之，莫衡之前的兩位台鐵負責人：陳清文、郎鍾騷對台鐵的復舊事業，都有相當程度的貢獻，使戰時遭受轟炸、滿目瘡痍的台灣鐵路在戰後物資缺乏、財政吃緊的窘迫局面中恢復通車，但本質上台鐵還是脆弱的，枕木、鋼樑、鋼軌都需要定期且持續替換，方能確保行車安全。

莫衡繼任後，適逢1949年中華民國政府遷台的關鍵時間點，台灣從大後方一躍為東亞民主陣營抗共最前線，在幾個層面都有時代特殊性。首先，在安置人員方面，莫衡儘量依照這些人員的學經歷與鐵路黨部的指示酌量安插，此後陸續接受就業學生、退除役官兵、機關編遣人員入局服務，台鐵內部本省、外省員工的省籍比例維持在88:12到89:11之間，本省員工占總員工的絕大多數。

¹ 〈新任鐵路局長 陳舜晔昨接事 調動高級職員四人〉，《聯合報》第二版，1961年1月19日。

² 台灣鐵路管理局，《台灣鐵路百週年紀念》，（台北：台灣鐵路管理局，1987），頁479。

其次，在日償物資的使用上，雖然不合用的小工具為數頗多，但仍有部份日償機械發揮應有的功能，如台北機廠電桿機、電動機、工作機及雜項機械等，對台北機廠業務提升發揮了一定作用。

第三，搶運鐵路器材方面，京滬、滬杭兩鐵路的枕木由於存倉過久，腐爛而不堪使用，搶運港九地區的鐵路器材則因為兩航與資委會的叛變，加上香港當局默許媒體大幅報導左傾活動、影響人心觀感，使香港碼頭工人、搬運工人拒絕替台鐵裝卸鐵路物資來台，搶運鐵路物資之事功敗垂成，只有廣州機廠設備順利遷台，投入生產。

第四，台鐵從1949年起繼續拓展營業路線方面，包括接收民營的新店線、修復戰時被拆除的林枋線、經建發展需要延伸內灣線、新建東勢線、軍事需要修築神岡線以及其他貨運側線。值得注意的是，林枋線、內灣線落成通車後，地方人士與省議員都希望台鐵繼續增築，林枋線有延長至楓港，甚至及於台東、銜接東線的呼聲；內灣線則有更往內山延伸或新築「中興鐵路」的建議，可見當時人們對鐵路經過鄉鎮、輸出物資、帶動當地繁榮的渴望，但台鐵基於籌款困難、實際效用不大未予同意。

第五，台鐵在黨政關係方面，不但設有鐵路黨部，更強調「黨業結合」，藉以拓展入黨人數、滲透台灣基層，在1953、1954兩年台鐵配合國民黨中央黨部的指示，開行「反共抗俄列車」，強化黨業結合並灌輸反共意識。

台鐵為公營事業，身兼事業發展與社會責任兩種性質，不能像企業以追求營利為導向，當時政府在反攻大陸與軍費開支龐大的情形下，要求台鐵盈餘繳庫之外，還要針對客貨運輸給予不等的折扣，造成票價未能符合實際物價而減收的「義務負擔」，且影響員工福利。雖然台鐵本身竭盡所能力行節約、減少支出、妥善處理廢料，但要發展業務不能一味節儉，美援在1950年恢復之後，台鐵藉美援法規與機構申請拓展業務所需之鋼軌、枕木、機車、客車、貨車、號誌等設備，使台鐵在莫衡局長任內，不但擺脫戰後初期勉強維持營運的面貌，行車也趨於安全，更讓原本日系風格濃厚的台灣鐵路在客貨機車、電訊、機廠設備等方面逐漸走向美系風格。

申請美援的過程為台鐵人員與美籍顧問的拉鋸戰，美籍顧問往往會依循個人專業、美國現況，要求台鐵儘量配合顧問的要求，摩爾斯顧問之所以不為台鐵運務處長陳樹曦所喜，即是雙方在客貨運比重、柴油車用途等方面認知上的落差，透過出國考察的機會，台鐵人員藉以瞭解美國鐵路的發展趨勢。

台鐵在美援時期的動力發展以「柴油化」為主，逐步以柴油客車、柴電機車淘汰蒸汽機車，雖然柴電機車在莫衡即將卸任前一年方來台灣，申請過程遭遇日方低價競爭、日式機車性能不佳的衝擊，但無損於「柴油化」的推進，使台鐵在1970年代末期鐵路電氣化之前，預留一個「柴油化」的過渡時期，今日台鐵非電氣化區間，仍以「柴油化」時期的車種為運行之主力。不過，台鐵本身並沒有因為盈餘繳庫、義務負擔的沉重財務負擔而獲得美方無償的贈與，無論美援是透過合約、相對基金、開發基金等方式撥給，都以貸款方式為之，美方在1959年曾要求台鐵改善財務困境、裁汰冗員之後，方能給予援助。由此可知美援機關不只考量受援單位對台灣整體發展的重要性，更要求受援單位要有還款能力，才會發給美援。

鐵路行車，以安全為第一要務，鐵路事故原因可分為自然與人為兩種。自然災害細分為地震、颱風、洪水三種，事前無法預防，只能做事後的補救謀求儘速恢復通車。以東線鐵路為例，雖然路線標準較差、常因天然災害而中斷，但隨著搶修技術的純熟、動員民工所產生的高效率，路線中斷的日數逐年減少。台鐵在1948年設立「行車保安委員會」，並擬定〈台灣鐵路管理局行車事變救援規則〉，使各級員司在事變發生時盡力搶救；1949年6月，莫衡接任台鐵局長後不久起實施〈無責任事變獎勵辦法〉，此辦法基於「獎勵優於懲罰」、「團體獎勵」兩原則訂定，台鐵人員在某一定期內，如未發生行車事變，可獲得獎章、獎狀或獎金，以資鼓勵，可使從業人員彼此間相互督促、勉勵精進。透過海外授課與引介，〈無責任事變獎勵辦法〉在國際場合屢屢被強調，獲得與會各國代表的讚許。

不過，針對干擾行車安全、旅客攜帶違禁品、平交道事故等人為肇事因素，台鐵透過行車保安委員會在各地積極訴求、呼籲乘客與民眾遵守交通安全，雖

有民眾心存僥倖，致使鐵路意外事故仍時有所聞，但台鐵防範意外事故的用心仍應予以肯定。

至於大規模的天然災害，如 1959 年的八七水災，已超過單一縣市或單位所能防禦，美援會、內政部、省政府均擬定應變計畫，台鐵按照事業收入總額的 1% 編列緊急災害修復費用，以備不虞。在莫衡擔任局長期間，台鐵透過〈行車事變救援規則〉及歷年來的鐵路意外搶修經驗累積，已形成天然與人為鐵路事故的應變機制。

台鐵在莫衡擔任局長期間，曾有鐵路醫院、鐵路小學等附屬機構，並兼辦花東公路第一期修復工程及接辦福隆海水浴場。鐵路醫院為台鐵員工在醫療方面所享之福利，不以營利為目的，此後並開放路外民眾就診，並配合美援醫療用品輸入及政府開辦公保，拓展業務；鐵路小學係考量員工子弟的教育需求而設立，民國初年，中國大陸鐵路要衝即設立之，戰後台鐵亦設立員工子弟學校，雖非公立，但為便利員工子弟就學起見，學生一律不收學雜費，不過鐵路小學僅設於台北，未能普及全台、嘉惠鐵路員工，與中國大陸鐵路當局普遍設置的情形有所不同。花東公路第一期修復工程係基於軍事考量，先求通車、再求改善，並且有「鐵公路共用橋樑」的特殊景象，修復完工後一段時間由台鐵兼辦花東公路客運業務，有相當程度的特殊性。福隆海水浴場則是基於發展觀光的考量由台鐵接辦，開業後除增加設備、派駐醫護人員、重視遊客安全外，還加開列車輸運旅客、訂購團體票享有折扣，充分表現台鐵積極經營福隆海水浴場的信念。莫衡卸任後，兼辦事業中以鐵路小學最先停辦，其次是花東公路客運業務，而鐵路醫院、福隆海水浴場則繼續維持到 1980 年代才告一段落。

總之，莫衡在戰後台灣鐵路史扮演一個承上啓下的關鍵角色，任內的拓展路線、爭取美援、引進各類機客貨車設備發展客貨業務、防範行車事變的態度與方法為繼任者所沿襲，開創台鐵營運的榮景。不過吃重的盈餘繳庫、義務負擔始終沒有得到完善的解決，又有規模兩萬的龐大員工數額，為 1970 年代末期台鐵電氣化之後營運「由盛轉衰」埋下了伏筆。

參考書目

一、檔案

1. 台灣區生產事業管理委員會檔案（中央研究院近代史研究所藏）
 - (1) 49-07-035，《第三批日償器材分配結果》。
2. 台灣省政府交通處檔案（國史館藏）
 - (1) 064000000083A，《鐵路局日償物資處理案》。
 - (2) 064000000006A，《四年經建計劃46-48年（合訂本）》。
 - (3) 064000000007A，《八七水災專案》。
3. 交通部台灣鐵路管理局檔案（台灣鐵路管理局藏）
 - (1) 0048/924.09/2/1/002，《福隆海水浴場租地由本局接管承辦案》。
4. 交通部台灣鐵路管理局檔案（檔案管理局藏）
 - (1) 0037/027.2/01/01，《新店溪橋焚車案》。
 - (2) 0037/042.8/02，《本局鐵路醫院人員任免》。
 - (3) 0037/012/05，《本局員工學校組織規程》。
 - (4) 0038/154/02，《本局新舊任局長移交案》。
 - (5) 0038/043.3/11，《京滬區特別黨部撤退來台幹部錄用案》。
 - (6) 0038/043.3/12，《鐵路特別黨部人員錄用案》。
 - (7) 0038/014.5/15 1949，《京滬路存枕木讓售本局案》。
 - (8) 38/231/31/01，《交通部存港交通器材本局負責運台案》。
 - (9) 38/232.3/14/01，《湘桂黔路局路料本局選用請撥讓案》。
 - (10) 0038/161/05/01，《本局接辦台北鐵路公司新店線案》。

- (11) 0038/112.7/11, 《本局應解庫款案》。
 - (12) 0038/025.3/1, 《奸黨活動案》。
 - (13) 0038/175.3/03, 《東線橋隧防護》。
 - (14) 0038/014.5/15, 《本局購買輕便救火車案》。
 - (15) 0038/154/04/01, 《花蓮港鐵路醫院移交花蓮處案》。
 - (16) 0038/032.1/03, 《員工子弟學校及校董會立案》。
5. 省府委員會議檔案(國史館台灣文獻館藏)
- (1) 00501004003, 《鐵路管理委員會改為鐵路設計考核委員會附設於交通處,另成立台灣省交通處鐵路管理局接管鐵路委員會原有事務案》。
6. 省級機關檔案(國史館台灣文獻館藏)
- (1) 0040323406197016, 《郎鍾駮另有任用應予免職希知照由》。
 - (2) 0040323004959010, 《郎鍾駮動態通知書》。
 - (3) 0040191004912004, 《新派鐵路局長莫衡應參加本次會議函達查照由》。
 - (4) 0040323406197015, 《調莫衡為台灣省鐵路管理局局長》。
 - (5) 0040323410346012, 《鐵路管理局總務處台北鐵路醫院徐淵智任免及核新請示單》。
 - (6) 0040323406218001, 《陳宜誠任免通知書》。
 - (7) 0040323406100029, 《鐵路管理局總務處高雄鐵路醫院院長楊澄海任用請示案》。
 - (8) 0040323117331007, 《衛生處楊澄海等任免通知書》。
 - (9) 0040323414647002, 《梁松文任免通知書》。
 - (10) 0040323418220035, 《鐵路管理局花蓮辦事處花蓮鐵路醫院林仲錢任免及核新請示單》。
 - (11) 0040323418063014, 《為鐵路管理局迫切需要醫務人員謹轉呈擬派張雲煌等三員職務等請示單請賜准示遵》。
 - (12) 0040323113856015, 《張雲煌、李玉兔任免通知書》。
 - (13) 0040323418066005, 《楊克義、張雲煌、厲濱川任免通知書》。
7. 實業部檔案(中央研究院近代史研究所藏)
- (1) 17-02-054-02, 〈人事 莫衡·陸錫章〉。

二、公報

1. 台灣省政府公報
2. 台灣省臨時省議會公報
3. 台灣省議會公報
4. 台灣鐵路管理局公報
5. 台灣鐵路管理局花蓮管理處處報

三、報紙

1. 中央日報
2. 公論報
3. 民報
4. 台灣日日新報
5. 台灣新生報
6. 聯合報
7. 業務通訊

四、史料彙編

1. 中央研究院近代史研究所，《二二八事件資料選輯（二）》，台北：中央研究院近代史研究所，1992。
2. 中華民國駐日代表團賠償及歸還物資接收委員會，《在日辦理賠償歸還工作綜述》，台北：文海，1980。
3. 周琇環編，《台灣光復後美援史料 第一冊 軍協計畫（一）》，台北：國史館，1995。
4. 周琇環編，《台灣光復後美援史料 第三冊 技術協助計畫》，台北：國史館，1998。
5. 陳雲林總主編，《館藏民國台灣檔案匯編》，北京：九州出版社，2007。（第 122、181、182、183、250 冊）。
6. 葉惠芬編，《陳誠先生從政史料選輯：台灣省政府委員會會議紀錄》，台北：國史館，2007。
7. 葉惠芬編，《陳誠先生從政史料選輯：行政院美援運用委員會會議紀錄》，台北：國史館，2009。
8. 薛化元編，《公論報言論目錄暨索引》，台北：文景，2006。
9. 薛月順編，《陳誠先生回憶錄：建設台灣》，台北：國史館，2005。

五、年鑑、年報

1. 台灣鐵路管理局，《台灣鐵路統計年報》，台北：台灣鐵路管理局，1951-1961 各年度。
2. 台灣鐵路管理局，《中華民國七十五年台灣鐵路統計年報》，台北：台灣鐵路管理局，1987。
3. 台灣鐵路管理局，《中華民國七十九年台灣鐵路統計年報》，台北：台灣鐵路管理局，1991。
4. 交通部交通研究所，《中華民國三十九年至四十九年交通年鑑合編本》，台北：交通部

交通研究所，1961。

5. 交通研究所年鑑編輯委員會編輯小組，《中華民國五十年交通年鑑》，台北：交通研究所，1963。

六、地方志書

1. 王詩琅、王國藩主修，《台北市志》，台北：成文，1983。
2. 林興仁主修、盛清沂總纂，《台北縣志 十一》，台北：成文，1983。
3. 新店市公所，《新店市志》，新店：新店市公所，2006。
4. 駱香林主修，花蓮縣文獻委員會編，《花蓮縣志稿》卷五之二〈衛生〉，花蓮：花蓮縣文獻委員會，1966。

七、中文專書

1. 王開節等，《路電郵從業人員經驗談》，台北：中國交通建設學會，1956。
2. 王開節、修城、錢其琛等，《鐵路、電信七十五週年紀念刊》，台北：文海，1956。
3. 中央研究院近代史研究所口述歷史編輯委員會編，《口述歷史4》，台北：中央研究院近代史研究所，1993。
4. 中國土木水利工程學會編，《台灣土木文化資產與名人論壇論文集》，台北：中國土木水利工程學會，2008。
5. 中國交通建設學會編輯委員會編，《三年來之交通事業概況》，台北：中國交通建設學會編輯委員會，1953。
6. 中國國民黨中央委員會設計考核委員會，《美援運用在各方面所發生效果之研究》，台北：中國國民黨中央委員會設計考核委員會，1960。
7. 中國國民黨台灣區鐵路黨部委員會，《台灣鐵路五年來業務概況》，台北：中國國民黨台灣區鐵路黨部委員會，1955。
8. 中國國民黨台灣區鐵路黨部委員會，《中國國民黨鐵路組織六十年大事紀要》，台北：中國國民黨台灣區鐵路黨部委員會，1983。
9. 中國國民黨台灣區鐵路黨部委員會，《中國國民黨鐵路組織六十年紀念文集》，台北：中國國民黨台灣區鐵路黨部委員會，1983。
10. 中華民國各界救濟水災委員會編，《中華民國各界救濟「八七」水災捐募款物徵信錄》，台北：中華民國各界救濟水災委員會，1960。
11. 文馨瑩，《經濟奇蹟的背後：台灣美援經驗的政經分析(1951-1965)》，台北：自立晚報，1990。
12. 台灣省政府，《台灣省八七水災救濟暨重建工作報告書》，台北：台灣省政府，1960。
13. 台灣省新聞處，《台灣鐵路》，台北：台灣省新聞處，1950。

14. 台灣鐵路考察團，《美日鐵路考察報告》，台北：台灣鐵路管理局，1953。
15. 台灣鐵路管理局，《十年來台灣鐵路》，台北：台灣鐵路管理局，1959。
16. 台灣鐵路管理局，《中國鐵路創建百年紀念文集》，台北：台灣鐵路管理局，1981。
17. 台灣鐵路管理局，《台灣鐵路》，台北：台灣鐵路管理局，1955。
18. 台灣鐵路管理局，《台灣鐵路百週年紀念》，台北：台灣鐵路管理局，1987。
19. 行政院，《八七水災重建工作報告》，台北：行政院，1960。
20. 行政院美援運用委員會，《中美合作經援概要》，台北：行政院美援運用委員會，1960。
21. 行政院美援運用委員會，《十年來接受美援單位的成長》，台北：行政院美援運用委員會，1961。
22. 行政院國際經濟合作發展委員會，《美援運用成果檢討叢書之二 美援貸款概況》，台北：行政院國際經濟合作發展委員會，1964。
23. 行政院國際經濟合作發展委員會，《美援運用成果檢討叢書之十 台灣鐵路建設運用美援成果檢討》，台北：行政院國際經濟合作發展委員會，1964。
24. 行政院國際經濟合作發展委員會，《美援運用成果檢討叢書之十五 台灣公路建設運用美援成果檢討》，台北：行政院國際經濟合作發展委員會，1964。
25. 行政院衛生署，《台灣地區公共衛生發展史（一）》，台北：衛生署，1995。
26. 行政院衛生署，《台灣地區公共衛生發展史（二）》，台北：衛生署，1995。
27. 吳昭新，《沒有生涯規畫的生涯：老醫生的隨想錄》，新竹：凡異文化，2008。
28. 吳密察監修、遠流台灣館編，《台灣史小事典》，台北：遠流，2000。
29. 李國鼎，《李國鼎口述歷史：話說台灣經驗》，台北：卓越世界文化，2001。
30. 林炳炎，《台灣經驗的開端：台灣電力株式會社發展史》，台北：台灣電力株式會社資料中心，1997。
31. 林炳炎，《保衛大台灣的美援(1949-1957)》，台北：台灣電力株式會社資料中心，2004。
32. 周至柔，《台灣省政展望》，台北：台灣省新聞處，1959。
33. 洪致文，《台灣鐵道傳奇》，台北：時報文化，1992。
34. 洪致文，《台灣鐵道印象（上）》，台北：南天，1998。
35. 馬鎮方，《美日鐵路經營管理制度》，台北：台灣鐵路管理局，1965。
36. 高麗卿主編，《戀戀古文山 相思新河畔：2000年台北縣文化節》，板橋：台北縣政府文化局，2000。
37. 陳正祥，《台灣地誌 中冊》，台北：南天，1993。
38. 陳延厚編，《中國鐵路創建百年史》，台北：台灣鐵路管理局，1981。
39. 國史館編，《一九四九年：中國的關鍵年代學術討論會論文集》，台北：國史館，2000。
40. 國防部總政治部，《國軍搶救八七水災紀實》，台北：國防部總政治部，1959。
41. 許福明，《中國國民黨的改造》，台北：正中，1986。
42. 張炎憲、胡慧玲、高淑媛，《悲情車站二二八》，台北：自立晚報，1993。
43. 張尊，《鐵路運輸學理論與實務》，台北：台灣商務，1991。
44. 凌鴻勛，《四年從政回憶》，台北：交通建設學會，1957。

45. 凌鴻勳，《中國鐵路志：民國四十三年》，台北：文海，1982。
46. 黃千秀、林德福、褚侯森、李家寧等，《舊東線鐵道基地遺址調查研究計畫成果報告書》，台北：財團法人台灣大學建築與城鄉研究發展基金會，2005.12。
47. 程大器，《經得起考驗的自由中國：八七水災 八一五震災，學生搶救重建紀翔》，台北：作者自印，1960。
48. 楊蓮生，《診療秘話六十年》，台北：元氣齋，2008。
49. 楊鵬飛，《台灣區鐵道古今站名詞典：台灣鐵路史》，台北：作者自印，1999。
50. 趙既昌，《美援的運用》，台北：聯經，1985。
51. 趙捷謙，《運輸發展策略》，台北：聯經，1983。
52. 鄭仁崇，《台灣後山鐵道風華》，花蓮：花蓮縣文化局，2000。
53. 審計部，《中華民國四十六年度中央政府總決算審核報告書》，台北：審計部，1958。
54. 蔡仁輝，《閒話台鐵五十年》，板橋：作者自印，1996。
55. 蔡龍保，《推動時代的巨輪：日治中期的台灣國有鐵路1910~1936》，台北：台灣古籍，2004。
56. 遲景德，《中國對日抗戰損失調查史述》，台北：國史館，1987。
57. 遲景德等訪問，《劉先雲先生訪談錄》，台北：國史館，1995。
58. 賴澤涵、馬若孟、魏萼合著，羅珞珈譯，《悲劇性的開端 台灣二二八事變》，台北：時報文化，1993。
59. 謝明勳，《台灣鐵道車票圖誌》，高雄：火車票房附屬博物館，2001。
60. 謝漢儒，《關鍵年代的歷史見證：台灣省參議會與我(1948-1952)》，台北：唐山，1998。
61. 聶肇靈編，《鐵路》，台北：商務印書館，1971。
62. 蘇昭旭編撰、黃澍民攝影，《台鐵憶舊四十年1945-1984》，新店：人人，2000。
63. 蘇昭旭，《台灣鐵路環島風情 特殊路線篇》，新店：人人，2004。
64. 蘇昭旭，《台灣鐵路火車百科：台鐵、高鐵、捷運完整版》，新店：人人，2009。
65. 嚴演存，《早年之台灣》，台北：時報文化，1991。
66. 龔宜君，《「外來政權」與本土社會——改造後國民黨政權社會基礎的形成(1950-1969)》，台北：稻鄉出版社，1998。

八、外文專書

1. Jacoby, Neil H. *U.S. aid to Taiwan : A study of foreign aid, self-help, and development*, New York:F. A. Praeger, 1966.
2. Tucker, Nancy Bernkopf. *Taiwan, Hong Kong, and the United States, 1945-1992: Uncertain Friendships*. New York: Maxwell Macmillan International, 1994.
3. 台灣總督府鐵道部，《台灣總督府鐵道部第二十四年報》，台北：台灣總督府鐵道部，1923。
4. 若林正文，《台灣：分裂國家と民主化》，東京：東京大学，1992。

5. 高成鳳，〈植民地の鉄道〉，東京：日本經濟評論社，2006。

九、期刊論文

1. 王韶君，〈台灣史研究與《台灣史料研究》座談會〉，《台灣史料研究》，21(2003.9)，頁208。
2. 玉溪，〈林枋線試車記〉，《路工月刊》，9:2(1953.02.05)，頁29。
3. 邱弘智，〈台灣鐵路機車柴油化五十週年紀念〉，《傳記文學》，96:4(2010.04)，頁19-29。
4. 沈嫻璋，〈疾病福音 介紹台北鐵路醫院〉，《路工月刊》，1:6(1949.06.25)，頁37-38。
5. 吳聰敏，〈美援與台灣的經濟發展〉，《台灣社會研究》，1:1(1988.02)，頁145-158。
6. 青，〈本刊專稿—竹東支線〉，《路工月刊》，1:1(1947.11.01)，頁16-17。
7. 東方耳，〈美日兩國鐵路的近況 陳處長講述考察經過〉，《路工月刊》，10:4(1953.10.05)，頁30。
8. 郎鍾駮，〈森林與台灣和鐵路的關係〉，《路工月刊》，1:7(1948.06.10)，頁10-11。
9. 峻岫，〈介紹員眷祿姆的梁松文先生〉，《路工月刊》，13:1(1955.01.05)，頁19。
10. 梅子，〈會場花架〉，《路工月刊》，22:2(1959.08.05)，頁23。
11. 章夫，〈子弟學校在躍進中〉，《路工月刊》，1:1(1949.01.25)，頁22。
12. 梁效信，〈在國防醫學院金字招牌下我的滄桑史(下)〉，《源遠季刊》，22(2007.08.25)，頁77-78。
13. 梁效信，〈「在國防醫學院金字招牌下我的滄桑史」後記〉，《源遠季刊》，27(2008.11.25)，頁99-100。
14. 陳樹曦，〈八七水災追記〉，《暢流半月刊》，20:3(1959.09.16)，頁14。
15. 陳樹曦，〈陳樹曦回憶錄之一：台鐵運務十三年〉，《中外雜誌》，57:1(1995.01)，頁43-50。
16. 陳樹曦，〈陳樹曦回憶錄之二：台鐵運務處長十三年〉，《中外雜誌》，57:2(1995.02)，頁66-75。
17. 陳樹曦，〈陳樹曦回憶錄之三：陳舜珩丟官內幕〉，《中外雜誌》，57:3(1995.03)，頁18-21。
18. 陳樹曦，〈陳樹曦回憶錄之五：鐵路局長五年〉，《中外雜誌》，57:5(1995.05)，頁52-59。
19. 凌鴻勛，〈修路者的血汗與淚〉，《傳記文學》，1:2(1962.07)，頁35-39。
20. 楊森豪，〈內灣線鐵路興築始末筭記〉，《鐵道情報》，176(2007.05)，頁86-87。
21. 蔡芝，〈鐵路大廈的主人——台灣鐵路風景線之十五〉，《暢流半月刊》，10:9(1954.12.16)，頁10。
22. 齊魯道，〈台鐵重光四周年〉，《路工月刊》，2:4(1949.10.31)，頁7-8。
23. 歐素瑛，〈戰後初期在台日人之遣返〉，《國史館學術期刊》，3(2003.09)，頁201-227。
24. 劍語，〈我對於台灣鐵路的新希望〉，《路工月刊》，3:1(1950.01.05)，頁6。
25. 潘鼎元，〈台北的春天〉，《路工月刊》，3:4(1950.06.05)，頁42。

26. 霜，〈新店溪橋焚車案處理經救濟工作之報導〉，《路工月刊》，2:1(1948.11.10)，頁36。
27. 鄧志忠，〈警備總部橋樑隧道連〉，《鐵道情報》，176(2007.05)，頁79-81。
28. 賴尚賢，〈專訪亞新工程顧問(集團)公司創辦董事長莫若礪博士〉，《技師月刊》，41(2006.06)，頁6-7。

十、學位論文

1. 李文志，〈美援來華(1946-1948)之政治經濟關係：歷史結構的關點〉，台北：國立台灣大學政治學研究所碩士論文，1989。
2. 林長造，〈台灣鐵路工會變遷與發展：從國家附屬機構邁向自主〉，嘉義：國立中正大學勞工研究所碩士論文，2003。
3. 林福星，〈台灣「八七水災」的救災與重建：以彰化縣為例〉，台中：國立中興大學歷史研究所碩士論文，2002。
4. 莊建華，〈戰後初期台灣鐵路事業之研究：(1945-1947)〉，桃園：國立中央大學歷史研究所碩士論文，2007。
5. 張毓如，〈乘著日常生活的列車前進：以戰後二十年間的《暢流》半月刊為考察中心〉，台北：國立政治大學台灣文學研究所碩士論文，2009。

十一、網際網路

1. 中華民國鐵道文化協會 <http://www.railway.org.tw>
2. 中華民國僑務委員會全球資訊網 <http://www.ocac.gov.tw/index.asp>
3. 台中縣觀光旅遊導覽網 http://tt.taichung.gov.tw/county/cht/item_bicy.jsp
4. 北投埔林炳炎 <http://pylin.kaishao.idv.tw>
5. 行政院衛生署台北醫院 <http://www.ptph.doh.gov.tw>
6. 交通部台灣鐵路管理局 <http://www.railway.gov.tw>
7. 交通部觀光局東北角暨宜蘭海岸國家風景區管理處觀光資訊網-福隆海水浴場 <http://www.necoast-nsa.gov.tw/user/Article.aspx?Lang=1&SNo=04000472>
8. 育英醫護管理專科學校 <http://163.15.186.16/releaseRedirect.do?unitID=1&pageID=95>
9. 花蓮縣文化局 <http://www.hccc.gov.tw/cultural/index.php>
10. 數位典藏與數位學習聯合目錄 <http://catalog.digitalarchives.tw/dacs5/System/Main.jsp>

附錄

附錄一 台灣鐵路內灣支線工程記（通車紀念碑全文）

台灣鐵路內灣支線起自縱貫線之新竹站，經竹東、合興以達內灣，全長二八一五公里。是地四鄰蘊煤約五千萬噸，硅砂、石灰石共約四千萬噸，木材約三萬四千萬石，其餘竹、茶葉、木炭等產量均稱大宗，是國家經濟資源所在。

當日本宰割時，新竹至竹東一段曾興建而中輟，禹甸重光，我政府頒命繼續，經於民國卅五年五月復工，翌年十月完成通車，是為內灣支線竹東段，其自竹東以迄內灣，深入山陵地帶，仍篳路藍縷、有待繼續努力。

三十八年春，前主席陳公辭修以實施民生主義之謨謀；為發展交通、開闢資源之鴻舉，特命本路成茲未竟之功，爰奉准以國內工料費貸諸台灣省銀行；國外料款分貸於水泥、肥料兩公司及新竹煤礦局，約定於路成之後，以債權人託運物資之運費為抵償。自卅八年七月開工，首遭物價波動之阻，追加預算增益銀行貸額等。迄十一月下旬始正式開始，而紅禍橫流、大地陸沉，影響所及、挫折叢生。山地工程艱難險鉅、工艱費絀，兩難交乘，歷十三閱月，卒於卅九年十二月通車合興，成三分之二，至此本路已羅掘俱窮。主席吳公國楨旨切民生、督勵再進，爰本克難之精神再接再厲，四十年二月，工程得繼續進行，自此奮勇邁進、一往無前，至同年八月抵達內灣終點，全線工程於焉告竣。從此地盡其利、貨暢其流，國計民生交受其益。

顧維事難憲始、鮮克有終，當其決策興修，正值中原板蕩，非我陳公明決，將安見有其肇端？而合興再進，又逢路帑空虛，非我吳公堅毅，將安能克底於成？是二公之於斯路之終成之，皆本其旨在民生而得為政之寶者。水泥公司、肥料公司、煤礦局之協衷經始；輿論界之郁郁嘉言，地方政府與民意機關、社會人士之協助指導，皆為促成此路完成之要素，彌足珍謝。

至合興繼進，所有土石方、小橋、涵渠、禦土牆、月台等工程，則荷陸軍第六十七軍徐軍長汝誠、許副軍長朗軒之助，發動兵工築路，由趙中校玉章、梅少校波

文、鍾少校起宇率同官兵一,七〇〇員名悉力完成,功在國家、尤足稱述。此外工礦公司營建部承辦該段一部份土石方工程,其夙夜匪懈、殫竭所能,以與艱苦環境相搏鬥,卒觀厥成,則于役員工之勞瘁足多。

是線自經始以迄完成,實際施工五二八日,充完成主要工程:路基、土石方六五一,〇〇〇立方公尺;大橋二座,總長六一四公尺;小橋一四座,總長一八三公尺;涵管七二處,總長八四三公尺;隧道三座,總長三七四公尺;車站四所。其餘號誌電訊等稱是共用主要材料,如:鋼料、水泥、木材、五金等總重八,九五〇公噸,全部建築費新台幣一一,三〇〇〇〇〇元、美金二二六,〇〇〇元。主其事者正工程司兼工程處主任蘇書田、副工程司兼副主任瞿福亨,以次從役者:技術同人三二人、醫務同人三人、事務同人二三人。

夫交通為國家動脈、現代文明咸占於是,國步方艱,正有待於辟地以處、留多財以懷遠,則我於役同人,將有其更大使命。爰作斯記,以策來茲。

中華民國四十年九月

莫 衡 謹記

說明:原文無標點符號與段落,筆者依據文意加以分段,方便閱讀。



附錄二 台灣省鐵路公路沿線交通維護辦法

- 第一條 台灣省政府為加強本省鐵路公路交通之維護，特訂定本辦法。本辦法所稱鐵路公路，係指公營之鐵路公路及民營或專用之營業線鐵路而言。
- 第二條 維護鐵路公路沿線交通，除服務鐵路公路員工路警，應切實隨時嚴密注意外，沿線兩側各五公里以內之地區，各該管縣市政府應督飭警察機關依左列各款之規定辦理：
- 一、每月應指定員警常川巡視境內，如有反動份子及行跡可疑企圖偷竊或破壞交通器材道路建築物或散發反動宣傳品等之人(凡鐵路公路外勤員工應佩證章並隨身攜帶服務證以資識別)，應予嚴密查緝。
 - 二、境內如查有寄藏收買鎔化或偷竊破壞有關交通器材及附屬物品之人犯，或曾在其他地區犯有上述情事之逃犯，確有贓證者，應即拘捕法辦，其贓物通知各該交通機關接收，並由各該交通機關依法提撥獎金充賞。
 - 三、遇有反動份子縱火焚燒或拆毀爆炸或破壞車輛廠庫隧道橋樑軌道路面等，應即緊急救護，並立即拘送法辦。
 - 四、遇有車輪或機廠倉庫發生火警及其他事變時，應即緊急救護。
- 前項各款任務，在同一地區內，由該區主管警務機關辦理，在相連地區內，由鄰接之警務機關協同辦理，並得視情節輕重，聯絡附近交通機關加派員工路警或召集當地居民協助辦理。
- 第三條 鐵路公路沿線兩側各五公里以內地區，各該管縣市政府應督飭區鄉鎮里鄰長及居民對於交通路線依左列各款之規定隨時切實防護之：
- 一、遇有前條第一款至第四款情事發生時，應立即投報當地或鄰近警務機關或交通機關注意查緝防範，如情況緊急，並得立即召集居民緊急施以救護，並將人犯拘送警務機關依法辦理。
 - 二、遇有憲警至本里鄰內查訪破壞交通案件或逮捕破壞交通人犯時，應協同嚴密查緝，務獲解辦。
 - 三、路線兩旁邊坡上如遇有無知人民濫伐林木影響路基安全或牧放牲畜於基路之上妨害行車者，各路員工路警或各縣市區鄉鎮里鄰長應立即制止，並視情節輕重，拘送警察機關依法辦理。
- 第四條 各縣市區鄉鎮認為必要時，應立即召集壯丁分段巡邏，以維護交通路線之安全，並分別層報警備總司令部暨警務處交通處備案。
- 第五條 警備總司令部根據各縣市政府或有關機關之報告，認為事實需要時，對於重要交通路線，得調派部隊駐地守護。
- 第六條 沿線各縣市區鄉鎮里鄰長及居民或警察人員及防守部隊維護鐵路公路確有成績或違反本辦法者，縣市長警察人員及防守部隊由當地鐵路或公路最高機關分別按級轉請各該應受獎懲人員之上級主管機關予以獎懲，區鄉鎮里鄰長

或居民均由縣市政府予以獎懲。

第七條 執行本辦法之員警部隊有濫用職權便利私圖，得呈報事實檢具證據按級層請法辦。

第八條 本辦法自公佈之日施行。

資料來源：《台灣省政府公報》卅八年秋字第一期（1949年7月2日出版），頁2-3。



附錄三 台灣鐵路管理局花蓮港鐵路醫院員工姓名移交清冊

職別	姓名	性別	年齡	籍貫	薪給	到差日期		
院長	林仲錢	男	32	台中	300	35	4	12
醫師	陳居全	男	28	台北	140	36	7	17
實習醫師	黃阿旺	男	27	台北	120	37	9	15
實習技師	黃士晴	男	26	花蓮	120	37	9	15
事務主任	駱榮基	男	55	台北	185	35	6	12
司藥	林玉貞	女	26	台中	100	36	9	1
事務員	徐英欽	男	25	台北	70	35	4	8
事務員	吳德成	男	44	花蓮	70	36	4	1
司事	陳奇逢	男	23	台中	55	37	4	24
學習司事	陳寶金	女	27	花蓮	35	36	8	1
助理司藥	羅振標	男	29	新竹	70	35	3	6
助理司藥	陳坤隆	男	31	台北	65	35	3	25
護士長	林美英	女	28	台北	70	30	8	25
助理護士	江成妹	女	28	台中	75	33	3	31
助理護士	曾如珠	女	27	新竹	50	36	4	1
護士	曾禮金	女	28	台中	55	37	3	19
護士	張麗秀	女	23	花蓮	70	37	4	19
學習護士	吳卻	女	22	台北	40	35	2	8
學習護士	陳菊尾	女	22	台中	35	35	5	20
學習護士	黎振子	女	19	高雄	35	36	7	8
學習護士	梁菊蘭	女	22	新竹	34.5	36	7	3
學習護士	徐阿紛	女	18	台北	27	37	4	19
守衛	曾木章	男	37	新竹	34.5	36	8	13
守衛	魏太郎	男	27	花蓮	30	37	1	1
雜工	陳金登	男	41	花蓮	57	30	1	23
雜工	李阿信	男	52	花蓮	48	34	3	14

資料來源：《交通部台灣鐵路管理局檔案》〈花蓮港鐵路醫院移交花蓮處案〉，檔號：0038/154/04/01 1949年4月4日。

附錄四 台北市延平區鐵路代用國民學校校董履歷表

姓名	性別	年齡	籍貫	職業	經歷	擔任職務
莫衡	男	57	浙江吳興	鐵路管理局局長	交通部主任秘書、隴海鐵路局長	董事長
費驊	男	38	江蘇松江	鐵路管理局副局長	川康公路局局長、台灣公共工程局副局長	董事
修城	男	44	河北武清	鐵路管理局副局長	交通部路政司運務科長、長春鐵路運務處長	董事
慶澤斌	男	39	安徽蕪湖	鐵路管理局總務處處長	資委會運務處工程師、重慶公共汽車管理處科長	董事
秦啟文	男	41	江蘇金山	鐵路管理局專門委員兼主任秘書	資委會運務處課長、交通部主任秘書	董事
陳樹曦	男	39	四川	鐵路管理局運務處處長	湘桂黔鐵路廠長、京滬鐵路副處長兼總站站長	董事
樊祥孫	男	45	浙江紹興	鐵路管理局工務處正工程師兼處長	浙贛鐵路正工程司、黔桂鐵路正工程司兼總廠長	董事
王世勛	男	47	福建林森	鐵路管理局材料處處長	江南鐵路局總工程師兼工務處長、戰運局督察工程司兼科長	董事
歐福松	男	49	江蘇南京	鐵路管理局會計處處長	瀋陽區齊齊哈爾區鐵路管理局會計處長	董事
鍾期慧	男	44	湖南平江	鐵路管理局統計室主任	交通部川湘公路芷江辦事處主任、川湘聯運處專員、台灣鐵路管理委員會專門委員	董事
呂偉彥	男	48	江蘇吳縣	鐵路管理局人事室主任	資委會桂林貴陽辦事處主任、隴海鐵路專門委員	董事
浦承烈	男	50	江蘇	鐵路管理局機務處處長	津浦鐵路正工程師兼工事課長、台灣鐵路管理局工程司兼高雄機廠長	董事
鄭任庵	男	40	河北靜海	鐵路管理局總務處副處長	軍委會戰運局汽車修配總廠主任秘書、交通部公路總局汽車修配總廠正工程師副廠長	董事

資料來源：《交通部台灣鐵路管理局檔案》〈員工子弟學校及校董會立案〉，檔號：0038/032.1/03/01 1949年11月。

附錄五 台北市延平區鐵路代用國民學校現任教職員履歷表

姓名	性別	年齡	籍貫	學歷	經歷	擔任職務或所授科目
劉效蘭	女	36	安徽懷寧	國立安徽大學教育系畢業	曾任中學教職員及小學校長共十六年	校長
晁顯雲	女	33	安徽六安	安徽省立立煌師範特別師範科畢業	曾任小學教員及校長暨中學教職員共九年半	教導主任
高鴻勛	男	44	江蘇無錫	江蘇省立第三師範學校畢業	曾任縣立小學校長及民眾教育館館長共十九年	總務主任
朱季瑛	女	28	浙江紹興	北平市立師範學校畢業	曾任省立市小學校任教員十年	六上級級任、六上級國語算術歷史
郭平先	女	34	南京	江蘇省立南京中學高師科畢業	曾任小學教員教導主任研究主任共十四年	五上級級任、五上級國語算術地理
鄭世文	女	25	福建福州	湖南省立第六師範高師科畢業	曾任小學教員五年	四上級級任、四上級國語算術常識
陳正端	男	27	江西石城	上海國立幼稚師範專科學校國民教育組畢業	曾任中小學教導主任共二年	三上級級任、三上級國語算術常識
葉世娟	女	27	福建福州	福建省立林森師範高師科畢業	曾任小學教員及教導主任共七年	二上級級任、二上級國語算術常識
雷蒂	女	30	湖南衡陽	湖南省立衡陽女中高師科畢業	曾任小學教員及教導主任共十年	一下級級任、一下級國算常、六上級自然
高子樓	女	30	福建長樂	福州三山中學高中部畢業	曾任小學級任教員八年	一上級級任、一上級國算常
林向蓉	女	28	廣東韶州	廣東省立韶州師範幼師科畢業	曾任幼稚園教師四年半	幼稚園導師

任志揚	女	24	浙江鎮海	北平大中中學畢業、上海美專肄業	曾任小學教員二年、中學教員一年	音樂勞作美術歷史
周道瞻	男	25	安徽來安	江津國立第二十一中學師範部畢業、國立安徽大學外文系畢業	曾任重慶示範鄉中心國民學校教員二年	體育勞作地理
李萍	女	30	江蘇鎮江	國立第八中學師範分校畢業	曾任省市立中小學教員八年	自然算術唱遊說話
嚴淑英	女	22	福建林森	福州私立文山女子中學畢業	曾任福州私立明德小學教員一年	音樂體育
林澤	女	39	北平	青島中學畢業	曾任小學教員五年、中學事務員二年	幹事
周召元	女	30	福建林森	福建省立福州中學畢業	曾任福建田糧處會計助理員三年	幹事
林悅頤	女	24	浙江鄞縣	上海私立成義中學畢業	曾任小學教員一年	幹事
蒙世環	女	32	廣東德慶	廣東省立梧州女子中學畢業	曾任廣西田糧處辦事員、台灣公共工程局課員	幼稚園保姆
郝冰如	女	35	北平	北平志成中學畢業	曾任昆明公路總局第四區與會計室辦事員、川滇公路管理局會計組辦事員	幼稚園保姆

資料來源：《交通部台灣鐵路管理局檔案》〈員工子弟學校及校董會立案〉，檔號：0038/032.1/03/01 1949年11月。